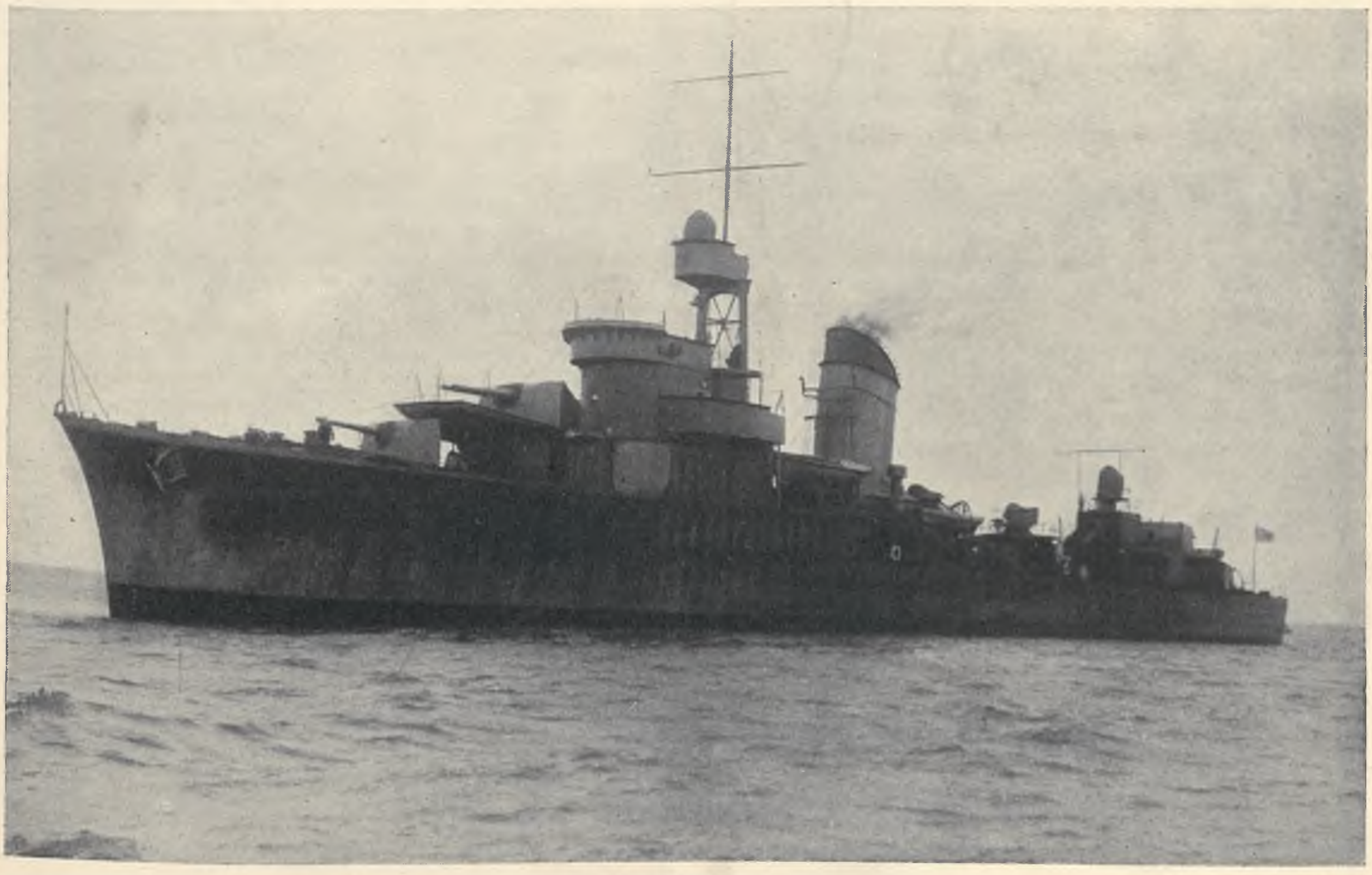
WIADOMOŚCI PORTU·GDYŃSKIEGO

MARZEC
1937
Rok VII nr 3


NOWY KONTRTORPEDOWIEC POLSKI O. R. P. „GROM"

POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·PAT·

GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW – Rynek Główny 47, tel 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston — Gdynia/Gdańsk

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Jaffa Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M/S „Piłsudski"
M/S „Batory"
S/S „Polonia"
S/S „Kościuszko"
S/S „Pułaski"



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, ul. Portowa 9/11, tel. 39-21
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
B. Pilarski, Szkolna 2, tel. 220-42.

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

Wiadomości Portu Gdyńskiego — Dział Urzędowy

E R R A T A:

Poz. — **papier i odcinki papierowe**

w zeszycie za styczeń 1937 r. str. 15 w rubryce „od początku roku"
jest 14.969,3, winno być 14.969,5

Poz. — **pszenica**

1) w zeszycie za listopad 1936 r. str. 21 w rubryce „październik" należy dopisać 12,3
„ „ „od początku roku"
jest 15,6 winno być 27,9

2) w zeszycie za grudzień 1936 r. str. 17,w rubryce „od początku roku"
jest 15,6, winno być 27,9

3) w zeszycie za styczeń 1937 r. str. 16 w rubryce „,od początku roku"
jest 30,8 winno być 43,1

Poz. — **saletra** Należy otworzyć ją od początku roku, t. zn. począwszy od zeszytu za luty 1936 r. a zatem:

1)	w zeszycie za luty	1936 r.	str. 33	należy wpisać	22,3	—	—
2)	„ „ marzec	„	„ 20	„ „	12,3	22,3	34,6—
3)	„ „ kwiecień	„	„ 52	„ „	8,9	12,3	43,5—
4)	„ „ maj	„	„ 40	„ „	2,8	8,9	46,3
5)	„ „ czerwiec	„	„ 30	„ „	2,1	2,8	48,4
6)	„ „ lipiec	„	„ 20	„ „	2,1	2,1	50,5
7)	„ „ sierpień	„	„ 17	„ „	—	2,1	50,5
8)	„ „ wrzesień	„	„ 20	„ „	—	—	50,5
9)	„ „ październik	„	„ 21	„ „	511,2	—	561,7
10)	„ „ listopad	„	„ 21	„ „	w rubryce „wrzesień" 511,2 w rubryce „od początku roku" jest 2.355,5, winno być 2.917,2.		
11)	„ „ grudzień	„	„ 17	w rubryce „od początku roku" jest 4.957,7, winno być 5.519,4.			
12)	„ „ styczeń	1937 r.	„ 16	„ „od początku roku" jest 4.974,3 winno być 5.536,—			

Poz. — **cynk i blacha cynkowa**

w zeszycie za sierpień 1936 r. str. 17 w rubryce „od początku roku"
jest 9.182,9, winno być 11.284,4.

„ „ wrzesień „ „ 20 „ „od początku roku"
jest 11.650,5 winno być, 13.752,—

„ „ październik „ „ 21 „ „od początku roku"
jest 13.300,7, winno być 15.402,2.

„ „ listopad „ „ 21 „ „od początku roku" „
jest 14.705,4, winno być 16.806,9.

„ „ grudzień „ „ 17 „ „od początku roku"
jest 16.090,7, winno być 18.192,2.

„ „ styczeń 1937 r. „ 16 „ „od początku roku"
jest 17.828,1, winno być 19.929,6.

ROK VII. MARZEC 1937. NR 3.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P. A. T. TELEF. 11.75-28 i 11.80-15. KONTO P. K. O. 730.

STANISŁAW hr. LEDÓCHOWSKI

Inwestycje morskie i portowe jako warunek nieodzowny dla dalszego rozwoju marynarki polskiej

SZEROKIM echem rozchodzą się wiadomości o projektach, zmierzających do podniesienia sprawności portu gdyńskiego i marynarki handlowej, a tym samym i do dalszego postępu, utrwalającego znaczenie Polski w rzędzie państw, czerpiących znaczne dochody, jakie daje morze. To też wszyscy, którzy doceniają dobrodziejstwa stąd dla kraju płynące, z radością powitają wszelkie w tym względzie zamierzenia, ponieważ myśl o polskim morzu i praca dla spraw morskich poświęcona, sowicie się wynagrodzi nie tylko w znaczeniu bilansu płatniczego państwa, lecz wywrze niemniej dobroczynny wpływ na sprawy związane z gospodarstwem wewnętrznym.

Życzyć należy, aby projektowane inwestycje w Gdyni realizowane zostały w całej rozciągłości i na taką skalę, jak to zakreślają w słusznym zrozumieniu nasze czynniki decydujące.

Zabierając głos w tej sprawie, jako ten, który z wielkim zainteresowaniem śledzi każde poczynanie w dziedzinie morskiej, pozwalam sobie skierować myśl na rzeczy może mniejszej wagi, lecz również ważne dla inwestycji morskich w ich całokształcie, bowiem mniejsze rzeczy są wstępem do zamierzeń dużych i dają się zrealizować szybciej ze względu choćby na łatwość finansową i mniejszy okres czasu na to potrzebny.

Z wielu projektów, które zapewne wchodzą w zasięg zamierzeń inwestycyjnych na dużą skalę — na pierwszy plan, jako wstęp do ich urzeczywistnienia, nasuwa się: 1) rozbudowa istniejącej stoczni w Gdyni, oraz stworzenie warsztatów mechaniczno- konstrukcyjnych, przysposobionych do reperacji okrętów, 2) rozbudowa pomocniczych portów w Pucku i Tczewie, 3) umożliwienie prywatnej inicjatywie utworzenia samoistnych mniejszych jednostek morskich, przeznaczonych do zwożenia ładunków z przybrzeżnych portów, dla dalszego przeładunku na statki linii regularnych.

Konieczność realizacji tych projektów staje się aż nadto zrozumiała, jeśli się zważy, że nie tylko łączy je ścisły związek z zamierzonymi inwestycjami portowymi i morskimi, lecz w nie mniejszym też stopniu wiąże się z projektami stworzenia wielkiego ośrodka przemysłowego w Sandomierzu, dla którego szczególniej port rzeczno-morski w Tczewie mieć będzie pierwszorzędne znaczenie.

Realizacja tych prac, aczkolwiek wymaga znacznych środków pieniężnych, nie powinna jednak przekraczać naszych możliwości, tym bardziej, że wprowadzenie ich w czyn pobudzi energię i inicjatywę przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, a tym samym i uruchomi stosowne kapitały prywatne, które znajdą moralną zachętę i niejako gwarancję we wkładanych przez Rząd sumach na inwestycje ogólne, przy tym nie bez znaczenia jest też stale obserwowany objaw wzrastającego zainteresowania i zrozumienia przez społeczeństwo tak ważnych dla kraju spraw morskich.

Oczywiście, nie można zbyt optymistycznie zakreślać nadmiernie szerokich planów, bo jeśli chcemy mieć stały i rzeczowy postęp — to postęp ten musi być stopniowy, w miarę sił i wyłaniających się potrzeb, to też nie może być mowy o tworzeniu w obecnych warunkach np. jakichś wielkich stoczni do budowy kolosów oceanicznych, gdyż na to, w najbliższych latach, ani odpowiednich środków nam nie starczy, ani warunków technicznych. To, wierzyć należy, przyjdzie z czasem. Teraz zaś, kiedy zainicjowane przez Państwo wielkie prace inwestycyjne stwarzają przychylną atmosferę dla urzeczywistnienia projektów, wynikających z naszych istotnych potrzeb, przystąpienie do rozbudowy stoczni oraz warsztatów okrętowych jest ze wszech miar wskazane.

Stworzenie fabrycznego przemy-

słu okrętowego wywoła powstanie całego szeregu placówek przemysłowych i warsztatów dopełniających się wzajemnie — a w żadnym razie nie będących w sprzeczności z interesami wielkich stoczni, gdyż zadania i cele tych są inne. Okrętowy przemysł fabryczny w dużej mierze przyczyni się również do urzeczywistnienia wskazanych wyżej 2-ch następnych problemów, tj. rozbudowy portów w Tczewie i Pucku, jak też i portów rybackich, oraz ułatwi utworzenie przybrzeżnej floty handlowej.

Zagadnienie powstania w Gdyni przemysłu okrętowego jest w ścisłym związku z rozbiórką starych statków i organizacją składów wszelkiego sprzętu morskiego, które, jeśli będą pomyślane i prowadzone fachowo, oddadzą bardzo cenne usługi mniejszym i większym warsztatom i fabrykom okrętowym. Dzięki bowiem możności szybkiego dokonywania remontów, lub zmiany uszkodzonych części, jakie zawsze w takich składach się znajdą i które po niewielkiej przeróbce czy uzupełnieniu będą zdatne do dalszego użytku, statki obce, przybywające do Gdyni, skłonne będą do powierzania remontów w naszym porcie — a nie gdzie indziej.

Jeśli związałem tu przemysł okrętowy z rozbiórką starych statków i ze składami sprzętu, to w tym rozumieniu, że w dużym stopniu budowę małych statków towarowych o pojemności do 500 ton można by oprzeć przeważnie na wykorzystaniu takiego materiału użytkowego, jakiego z rozbiórki większych jednostek jest wiele. Należy tylko zwrócić na to uwagę, aby przy dokonywaniu rozbiórki wszelkie części zdatne do dalszego użytku, nie wyłączając części maszyn, armatur itp. bezwzględnie pozostawały u nas, nie zaś oddawane były za granicę, do portów macierzystych, skąd wycofane statki pochodzą.

Rzucone w niniejszym artykule myśli, sądzę, znajdą przychylny oddźwięk w debatach i pracach przygotowawczych, jakie niewątpliwie w związku z zamierzonymi inwestycjami są prowadzone, gdyż, jak to w grubszych zarysach starałem się przedstawić, wcielenie ich w czyn będzie dalszym krokiem naprzód w naszej gospodarce morskiej, której postępy z uznaniem oceniają nawet inne państwa, mające za sobą wiekowy dorobek na tym polu.

Inwestycje morskie w planie czteroletnim

Z przemówienia Min. Przem. i Handlu A. Romana na Komisji Sejmowej.

Udział Gdyni i innych portów wybrzeża polskiego w czteroletnim planie inwestycyjnym, opracowanym przez Rząd i uchwalonym przez Izby ustawodawcze, określony został ramowo w przemówieniu p. Antoniego Romana, Ministra Przemysłu i Handlu, wygłoszonym 5.II. 1937 na posiedzeniu Sejmowej Komisji Budżetowej. Przemówienie p. Ministra, znane już zarówno kołom zainteresowanym, jak też szerokiemu ogółowi z prasy codziennej i fachowej („Polska Gospodarcza"), posiada w tej właśnie jego części „morskiej" zupełnie specjalne znaczenie dla Gdyni i portu gdyńskiego, jako programowe ujęcie tego, co w okresie najbliższych czterech lat będzie przedsięwzięte przez Rząd w zakresie udoskonalenia naszej wymiany morskiej z zagranicą.

Z tych względów ustęp przemówienia Ministra Romana, dotyczący inwestycji morskich, przytaczamy poniżej w całości (Redakcja W. P. G.).

Z KOLEI — oświadczył Min. Roman w drugiej części swego przemówienia — pragnę omówić drugi dział inwestycyj, mających być dokonanymi przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, tj. **inwestycyj, związanych z morzem**. Na wspomniane inwestycje składa się prowadzenie dalszej rozbudowy portu w Gdyni oraz w Wielkiej Wsi, przystani w Pucku i Jastarni, jako też inwestycje, związane z rybołówstwem morskim.

Zacznę od omówienia działu **portowego**.

Czteroletni program portowy przewiduje wykonanie nowych inwestycyj portowych na sumę zł 35.755 tys. Kwotę tę przewiduje się pokryć, jak następuje: z funduszów, przeznaczonych na plan inwestycyjny, ma być użyte zł 15.948.820, z funduszów zaś budżetowych użyte zostanie w okresie 1937/38—1940/41 zł 1.820.180, a w okresach późniejszych — zł 17.775 tys. — z tym jednak, że projektowane inwestycje, mimo sfinansowania ich w okresach późniejszych, zostaną wykonane na warunkach kredytowych w całości w ciągu 4-letniego okresu prac inwestycyjnych.

Port gdyński w obecnym jego stanie, aczkolwiek z konieczności przerabia przypadający mu w udziale przeładunkowy obrót, posiada jednak liczne braki, wobec czego nie może zaspokajać stawianych mu przez życie gospodarcze wymagań. Projektowane inwestycje mają więc na celu usunięcie istniejących braków przez usprawnienie i potanienie pracy portu. Dzielą się one na dwie zasadnicze grupy: a) budowle wodne i b) urządzenia portowe oraz dla bezpieczeństwa żeglugi.

Na budowle wodne przewiduje się użycie zł 17.610 tys. Na inwestycje w tej grupie składają się: rozbudowa falochronów, pogłębienie nabrzeży dla przeładunku węgla, przedłużenie molo pasażerskiego i zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego.

Rozbudowa falochronów stanowi niezbędny etap robót, związanych z ochroną portu przed falowaniem. Zakończy ona zewnętrzne budowle portowe i stworzy połączenie pomiędzy poszczególnymi — dziś rozdzielonymi — basenami portu. Pogłębienie nabrzeży dla przeładunku węgla jest konieczne z uwagi na potrzebę usprawnienia tego przeładunku w porcie gdyńskim. W ostatnich bowiem latach dało się zaobserwować w Gdyni znaczne powiększenie tonażu statków węglowych, gdyż wobec kurczenia się rynku europejskiego eksport węgla zmuszony jest szukać odbiorców na dalekich rynkach zamorskich, co z kolei wymaga statków o większym tonażu, do czego jednak nabrzeża węglowe portu gdyńskiego nie są należycie przystosowane. Przedłużenie molo pasażerskiego **niezbędne** jest z dwóch względów: 1) dla uzyskania dalszych głębokich na 12 m nabrzeży, potrzebnych w związku z rozwojem linij dalekobieżnych, oraz 2) dla skoncentrowania na tym molo przeładunku złomu,

który obecnie przeładowywany jest w różnych miejscach nabrzeża Polskiego, utrudniając normalną pracę tego nabrzeża, przeznaczonego dla obsługi ruchu drobnicowego.

Jedną z najpilniejszych potrzeb portu gdyńskiego jest stworzenie terenów dla przemysłu portowego. Brak takich terenów uniemożliwia powstanie w Gdyni takiego przemysłu, a zgłaszane w tym kierunku zapotrzebowania nie mogą być zaspokajane. W związku z tym program inwestycyjny przewiduje zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego, na razie o długości 600 m, co stworzy nowe tereny dla przemysłu wielkości ok. 50 ha.

Urządzenia portowe i dla bezpieczeństwa żeglugi przewidują użycie zł 13.405 tys. Wyposażenie portu gdyńskiego w niezbędne urządzenia pozostało daleko w tyle za rozbudową portowych budowli hydrotechnicznych. W wyniku tego niektóre zupełnie wykończone i gotowe do eksploatacji nabrzeża, jak np. Czechosłowackie i Rumuńskie, stanowiące 60% całości nabrzeży strefy wolnocłowej, są zupełnie pozbawione magazynów i dźwigów. Sieć komunikacyjna jest niedostatecznie rozbudowana i posiada liczne braki, nabrzeża są przeważnie niezabrukowane itp. Na inwestycje w tej grupie składają się więc: roboty przy budowie magazynów, dźwigów i urządzeń przeładunkowych, budowa dróg, ulic, torów kolejowych oraz innych urządzeń, służących celom eksploatacji portu (jak wodociągi, kanalizacja, budynki gospodarcze i sanitarne, środki przeciwpożarowe itp.).

Poza inwestycjami w porcie gdyńskim program inwestycyjny zawiera również pewną grupę robót na wybrzeżu morskim na ogólną kwotę zł 4.740 tys. Inwestycje tej grupy przewidują wykonanie robót w porcie rybackim w Wielkiej Wsi na sumę ok. zł 1 miln., stanowiących końcową część realizowanej obecnie budowy. Dalej, dział ten obejmuje kredyty ok. zł 40 tys. rocznie na ubezpieczenie brzegu morskiego, oraz zł 580 tys. na budowę przystani i urządzeń w portach rybackich, jak Puck, Jastarnia i inne.

Jedną z ważniejszych inwestycyj tego działu jest projekt budowy kanału, łączącego port Wielka Wieś z Zatoką Pucką. Wybudowanie tego kanału kosztem ok. zł 3 miln. przyczyni się zarówno do rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego, jak i rozwoju przemysłu rybnego w miejscowościach, położonych nad zatoką Pucką, jak: Swarzewo, Puck i Rewa. Ponadto kanał ten ułatwi wymianę surowca rybnego oraz przyczyni się do rozwoju żeglugi przybrzeżnej, pasażerskiej i towarowej, na terytorialnych wodach polskich.

Wszystkie projektowane roboty będą wykonane przez robotnika polskiego i z materiałów krajowych, z wyjątkiem nieznacznej części specjalnego żelaza na pale szpuntowe dla pogłębienia nabrzeży, które nie jest wyrabiane w kraju.

W bieżącym zaś roku z kwoty zł 5 miln., przeznaczonych w myśl zgłoszonego projektu ustawy na inwestycje morskie, przewiduje się użyć na inwestycje portowe zł 3.350 tys. Z sumy tej przewiduje się następujące wydatki (w tys. zł):

Budowle nadziemne . . .	1 490
Budowa dróg, wiaduktów itp.	710
Urządzenia przeładunkowe .	615
Instalacje i tabor	315
Roboty na wybrzeżu morskim	220
Razem:	3 350

Z kwoty powyższej zł 3.350 tys. na robociznę bezpośrednią przypadnie ok. 1 miln., na robociznę zaś pośrednią ok. 608 tys., co da łącznie 160 tys. dniówek roboczych. Koszt materiałów wyniesie ok. zł 1.742 tys., przy czym użycia materiałów zagranicznych nie przewiduje się.

Niezależnie od omawianej kwoty zł 3.350 tys. będzie ponadto przeznaczone w 1937 r. na bieżące inwestycje morskie zł 455.180 preliminowane w budżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz część robót zostanie wykonana na kredyt na kwotę ok. zł. 4,4 miln. Ogółem zatem w bież. roku inwestycje portowe zostaną wykonane na łączną kwotę zł 8.205.180.

Gospodarcza celowość powyższych inwestycyj jest powszechnie znana i zrozumiała. Miałem już okazję do zanalizowania mych poglądów na konieczność realizacji programu morskiego wobec Wysokiej Komisji w mym przemówieniu w dn. 28 ub. mies. Uważam tym niemniej za wskazane podkreślić również dzisiaj w krótkości te momenty ogólno-gospodarcze, które są związane z rozbudową portową, zaprojektowaną w planie inwestycyjnym.

Omawiane inwestycje portowe, mające głównie na celu rozbudowę oraz usprawnienie portu gdyńskiego, zmierzają bezpośrednio do rozwoju i udoskonalenia



Minister Przem. i Handlu A. Roman

naszej wymiany z zagranicą, a tym samym i do korzystnego oddziałania na nasz bilans płatniczy. W wymianie bowiem z zagranicą port gdyński odgrywa szczególnie olbrzymią rolę.

Rolę tę dobitnie ilustruje fakt, że w ogólnych obrotach Gdynia łącznie z tranzytem osiągnęła w 1936 r. po stronie wywozu 6.407.489 t, a po stronie przywozu 1.335.455 t, wyprzedzając niejeden z wielkich portów europejskich. Również w wyniku wydatnej pracy portu gdyńskiego udział obrotów portów polskiego obszaru celnego w naszej wymianie z zagranicą wzrósł w ostatnim roku pod względem ilości do 77,2%, a pod względem wartości do 65,3% całego obrotu zagranicznego Polski.

Dzięki aparatowi techniczno-handlowemu, jaki sobą przedstawia dziś port gdyński — może w dalszym ciągu rozwijać się proces uniezależnienia się handlu polskiego od obcego pośrednictwa. O ile bowiem w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości kupiec polski zarówno w eksporcie jak i imporcie był zmuszony do korzystania z usług w portach obcych, to w miarę rozbudowy portu gdyńskiego i rozwoju sieci bezpośrednich linij żeglugowych handel Polski nawiązuje w coraz większym stopniu bezpośrednie stosunki ze źródłami zakupu lub rynkami zbytu.

Bezpośredniość taka ma zaś tę zaletę, że uwalnia nasze życie gospodarcze z pod obcej kontroli i umożliwia układanie warunków sprzedaży własnych artykułów według własnej woli, co oczywiście wpływa na taniość polskich wyrobów, oraz umożliwia dotarcie wszędzie tam, gdzie przed

tym obcy pośrednik nie chciał polskich wpływów dopuścić.

W jakim stopniu nasz handel zdołał się wyzwolić z pod kontroli obcych portów—świadczy fakt, że w 1934 r. przez oba porty polskiego obszaru celnego przeszło w przywozie 98%, a w wywozie 99% ogólnych obrotów w naszej wymianie towarowej z zagranicą, dokonywanej drogą morską. A więc znikomy tylko odsetek tych obrotów przeszedł przez obce porty.

Praca więc własnego portu, umożliwiająca ominięcie kosztownego obcego portowego pośrednictwa, wpływa w poważnym stopniu nie tylko na potanienie towarów, lecz także pozwala zaoszczędzić poważne sumy dla naszego bilansu płatniczego. Sumy, które dawniej szły na opłacenie usług spedytora, robotnika i załadowcy w obcych portach lub obcego banku, finansującego dany transport, obecnie dzięki posiadaniu własnego aparatu handlowo-portowego pozostają w kraju. Trzeba także uwzględnić i to, że skierowanie polskiego handlu na własny port przysparza duże korzyści naszym kolejom, przewożącym towary własnym taborem i na własnych liniach, inkasując za to całkowite frachty. Trudno jest liczbowo ująć korzyści, jakie dla życia gospodarczego Polski przyniosła zarówno budowa portu w Gdyni, jak również związany z tym własny aparat handlowo-portowy. Uwzględnić tu bowiem należy nie tylko bezpośrednie korzyści dla bilansu płatniczego, ale i zatrudnienie poważnej liczby robotników i pracowników w różnych dziedzinach gospodarczych, związanych z pracą portu, stworzenie nowych warunków dla wytwórczości licznych warsztatów przemysłowych, umożliwienie opłacalności wywozu wielu towarów, które bez pracy naszych portów nie mogłyby być w ogóle eksportowane.

Wysokość oszczędności, jaką zyskaliśmy w naszym bilansie płatniczym z tytułu skierowania towarów na porty polskie w okresie od 1922 r. do 1935 r., należy szacować, licząc przeciętnie zł 20 od tony, na ok. zł 2.430 miln.

Te zatem tak wszechstronnie korzystne oddziaływanie własnego portu na całokształt naszego życia gospodarczego szczególnie uzasadni gospodarczą celowość projektowanych inwestycyj portowych.

*

Przystępując z kolei do omówienia zamierzonych inwestycyj w dziale rybołówstwa morskiego, pragnę przypomnieć, że już z okazji omówienia preliminarza budżetowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu podkreśliłem wobec Wysokiej Komisji, że ten nowy dla nas i najmniej znany dział pracy na morzu zasługuje na jak najbaczniejszą uwagę. Sprawa bowiem rozwoju rybołówstwa morskiego jest sprawą wyjścia na świat po nowy surowiec, a więc po nowe źródło dochodów i nowe pole pracy dla wolnych rąk roboczych.

Miarą znaczenia rybołówstwa morskiego dla Polski jest ujemna pozycja, wynosząca blisko zł 400 miln. w naszym bilansie płatniczym za ostatnie 10-lecie. Taką więc sumę zapłaciliśmy w tym czasie zagranicy za ryby poławiane na obcych statkach, przez obcych rybaków, na terenach dostępnych dla wszystkich, a zatem i dla nas.

Odziedziczone przez nas rybołówstwo morskie poza lokalnym znaczeniem dla nadbrzeżnej ludności nie odgrywało uchwytnej roli w naszym bilansie gospodarczym. Szybszy jego rozwój datuje się dopiero od 1928 r., tj. od chwili rozpoczęcia przez podległy mi resort planowej akcji pomocy dla rybołówstwa — nie tylko drogą kredytów i subwencyj na budowę kutrów i zakup narzędzi, lecz również przez stopniowe stwarzanie technicznych podstaw dla rozwoju handlu i przemysłu przetwórczego oraz organizację badań nad wyszukiwaniem nowych miejsc połowu, ulepszaniem narzędzi i metod połowu. Akcja ta obejmuje również rozbudowę portu rybackiego w Gdyni oraz rozpoczęcie w ub. r. budowy portu w Wielkiej Wsi, który zaspokoi palące potrzeby ok. 40% naszej ludności rybackiej, zamieszkałej w zachodniej części polskiego wybrzeża.

Obok popierania rozwoju rybołówstwa bałtyckiego poczyniono wysiłki w kierunku zorganizowania połowów śledziowych na Morzu Północnym. Miano na uwadze, że w powyżej przytoczonej sumie ok. zł 400 miln. zapłaciliśmy za import samych śledzi solonych ok. zł 300 miln. Dlatego zdecydowano przeprowadzić próbę organizacji połowów śledziowych na Morzu Północnym pod polską banderą z oparciem o Gdynię, jednakże przy udziale obcych fachowców i obcego kapitału, z myślą stopniowego polszczenia odnośnych przedsiębiorstw.

Ta planowa akcja przyniosła w ostatnim 10-leciu zupełnie określone rezultaty. A więc gdy jeszcze w 1927 r. polskie połowy morskie wynosiły 1.787 t, to w 1936 r. dały one 23.336 t ryb. Gdy jeszcze w 1927 r. połowy polskie pokrywały zaledwie ok. 2,2% naszej ogólnej konsumji ryb morskich, to w 1936 r. rybołówstwo polskie pokryło ok. 31% potrzeb rynku wewnętrznego.

W parze z rozwojem połowów morskich idzie związany z nim rozwój rybnego przemysłu przetwórczego, który z 422 t przerobionych ryb w 1927 r. wzrasta w ubiegłym sezonie 1935/36 do 13 tys. t.

Młody przemysł konserwiarski, który jeszcze w sezonie 1929/30 wyprodukował zaledwie 1,8 miln. puszek konserw, obecnie produkuje rocznie ok. 12 miln. puszek o wartości łącznej ok. zł 5 miln., zapoczątkowując równocześnie eksport tego produktu przede wszystkim do Stanów Zjedn., dokąd w ub. r. wywieziono ok. 2 miln. puszek konserw rybnych o wartości ok. zł 600 tys.

Również i rozwój handlu rybnego na wybrzeżu został znacznie posunięty naprzód. Gdy w 1930 r. przez port gdyński przeszło zaledwie 323 t ryb, to w 1936 r. obrót ten osiągnął 55 tys. t. Gdynia więc stała się w szybkim czasie jednym z najpoważższych rynków rybnych na Bałtyku.

Rozwój rybołówstwa naszego wywiera coraz silniejszy wpływ na ograniczenie importu nie tylko ilościowo, ale i pod względem jego wartości. Jeżeli zważymy, że w 1936 r., wedle tymczasowych danych, wartość importu ryb morskich, nie licząc takich produktów, jak tran i mączka rybna, wyniosła ok. zł 20 miln., a polska produkcja stanowi 46% importu, możemy szacować, że korzyść, jaką przyniosło w tym roku polskie rybołówstwo morskie dla naszego bilansu płatniczego, wyraża się co najmniej kwotą zł 9 miln., zysk zaś w naszym bilansie, wynikający ze stopniowego zastępowania importu przez własną produkcję, wyniósł w ciągu ostatnich 4 lat zł 26 miln.

Poczynione więc inwestycje przez podległy mi resort w zakresie rybactwa morskiego w ciągu ostatnich 10 lat wydały i wydają dobre owoce. Nie znaczy to jednak, aby inwestycje te były wystarczające wobec rosnących potrzeb, które winny być zaspokojone w imię dobrze zrozumianego interesu gospodarczego Państwa.

Czteroletni plan inwestycyj w dziedzinie rybołówstwa morskie-

go, który pragnę omówić w ogólnym zarysie, ma za zadanie udzielenie najniezbędniejszej pomocy dla naszego młodego rybactwa morskiego.

Dane, przytoczone przeze mnie, zdają się bezsprzecznie świadczyć, że nakłady na rybactwo morskie w warunkach kraju importującego, jakim jest Polska, należą do inwestycyj najszybciej i najskuteczniej rentujących się pod względem ogólno-państwowych korzyści gospodarczych.

Ta okoliczność, jak również fakt, że rozwój rybołówstwa morskiego zapewnia zatrudnienie bardzo znacznej liczby rąk roboczych ludności, zamieszkałej na wybrzeżu i wymagającej szczególnej opieki Państwa, że umożliwia zdobycie taniego surowca, odgrywającego poważną rolę w wyżywieniu szerokich mas ludności, a z drugiej strony, że przedsiębiorstwa rybackie należą do nisko rentujących się z punktu widzenia indywidualnej gospodarki — wszystko to szczególnie przemawia za podjęciem nowych w tej dziedzinie inwestycyj.

Czteroletni plan obejmuje zarówno rozbudowę flotyli rybackiej jak i innych urządzeń niezbędnych dla rozwoju rybołówstwa morskiego.

W zakresie flotyli rybackiej przewiduje się budowę 40 dalekomorskich kutrów rybackich dla dalszych połowów bałtyckich oraz 8 lugrów śledziowych dla połowów śledzi na Morzu Północnym. Przewiduje się ponadto udzielenie subwencji przedsiębiorstwom prywatnym na pokrycie części kosztów budowy 10 lugrów śledziowych. Wreszcie zamierzona jest budowa 2 trawlerów dla połowów innych ryb niż śledzie w okolicach N. Funlandii, Islandii, Morza Barentza itd., tj. na terenach nader bogatych. Łączna kwota tych inwestycyj w tym zakresie, w jakim mają być one pokryte z funduszów publicznych, wyniesie zł 9,2 miln.

Wykonanie powyższego programu rozbudowy floty rybackiej da solidne podstawy dla dalszego rozwoju naszego rybołówstwa morskiego. Stworzy ono stały warsztat pracy dla ok. 1.500 osób — marynarzy, rybaków i pracowników lądowych, zajętych wyrobem beczek i skrzyń, sortowaniem i pakowaniem towaru oraz jego wysyłką. Ta flotyla rybacka, opierając się na polskich portach, da podstawy nie tylko dla stworzenia i utrzymania pomocniczego przemysłu okrętowego, ale przez stałą dostawę surowca rybnego stworzy trwałe warunki dla poważnego rozwoju rybnego przemysłu przetwórczego. Pozwoli to nie tylko na zaspokojenie znacznej części potrzeb rynku polskiego i dalsze zmniejszenie wydatku na import ryb zagranicznych o ok. zł 9 miln. rocznie, ale również na rozwinięcie eksportu przetworów rybnych.

Na pozostałe inwestycje z zakresu rybołówstwa morskiego składają się budowa slipu w Wielkiej Wsi, służącego do podnoszenia większych kutrów, oraz budowa warsztatów dla naprawy kutrów, następnie budowa kolonii rybackiej w Wielkiej Wsi, złożonej z 20 domków rybackich, które następnie zostaną oddane na własność rybakom na warunkach długoterminowych spłat, wreszcie budowa pomieszczeń dla Stacji Morskiej w Gdyni, prowadzącej stosowne badania w zakresie techniki połowów i biologii ryb. Realizacja tych wszystkich inwestycyj, których koszt wyniesie ok. zł 850 tys., jest niezbędna dla dalszego racjonalnego rozwoju rybołówstwa morskiego.

Ogółem zatem inwestycje w zakresie rybołówstwa przewidują użycie w okresie 4-letnim ok. zł 10.050 tys., w tym zł 700 tys. będzie pokryte z budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu jako inwestycje bieżące.

W roku 1937 z przewidzianych w zgłoszonym projekcie ustawy na inwestycje morskie zł 5 miln. zostanie przeznaczone na inwestycje w zakresie rybołówstwa morskiego zł 1.650 tys. Z kwoty tej — zł 1.470 tys. zostanie użyte na rozbudowę omawianej dalekomorskiej flotyli rybackiej, pozostałe zaś 180 tys. zostanie przeznaczone na budowę pomieszczeń dla Stacji Morskiej.

W ogólnej kwocie zł 1.650 tys., przeznaczonej w bieżącym roku na inwestycje rybackie, wydatki bezpośrednie na robociznę wyniosą zł 461.700, co odpowiada ok. 60.390 dniówek roboczych, wydatki zaś na materiały krajowe — zł 476.700, a na zagraniczne— zł 210 tys.

*

W planie inwestycyjnym, dotyczącym zagadnienia morskiego, uderza niewątpliwie brak **inwestycyj okrętowych** dla przewozu pasażerów i towarów. Inwestycje te jednak wyłączyłem z tego planu, gdyż charakter tych skądinąd niezmiernie ważnych dla nas inwestycyj nie odpowiada ściśle głównym założeniom obecnie omawianego 4-letniego planu, a to przede wszystkim z tego względu, że odnośne zamówienia muszą być, przynajmniej na razie, robione za granicą; z drugiej zaś strony 4-letni plan stanowi pewną zamkniętą w sobie całość, w którą nie daje się zmieścić nasz program rozbudowy floty handlowej.

Wspominając więc o powyższym, pragnę jedynie podkreślić, że szybki rozwój floty stanowi integralną i nie wątpliwie najważniejszą część naszej polityki morskiej, którą staramy się rozwiązać w ramach budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Mówiłem zresztą o tej sprawie w dn. 28 ub. m. — nie potrzebuję zatem obecnie zajmować nią uwagi Wysokiej Komisji.

*

Kończąc me uwagi, dotyczące zakresu i znaczenia inwestycyj w dziale reprezentowanego przeze mnie resortu, pragnę zaznaczyć, iż mogą one niejednemu z nas wydać się zbyt małe w odniesieniu do wielkości problemów i naszych potrzeb. Uważam jednak, iż zakreślając sobie stosunkowo niewielki program, w granicach naszych rzeczywistych możliwości— tak, jak się one dziś nam zarysowują — tym samym możemy liczyć na jego realne wykonanie. Sądzę przy tym, iż w dzisiejszej sytuacji możemy sobie pozwolić na nieco optymizmu, stwierdzając, że program nasz jest programem minimalnym, i że nie jest wykluczone, iż stopniowo rozwijające się ożywienie gospodarcze pozwoli program nasz uzupełniać i rozszerzać. Nie wątpię, iż w wielu wypadkach nie zbraknie w naszym kraju zdrowej prywatnej inicjatywy, która niejedną lukę, powstałą w naszym uzbrojeniu gospodarczym, zdoła wypełnić.



Latarnia morska im. Żeromskiego w Rozewiu

Problem morski

Przemówienie P. Ministra Przem. i Handlu A. Romana w Komisji Budżetowej Senatu

PAN Senator Referent poruszył w swym przemówieniu szereg zasadniczych kwestyj, dotyczących naszego przemysłu i handlu, jako też polityki przemysłowej i handlowej. Sądzę, że dyskusja rozwinie jeszcze wiele z tych spraw, stwarzając szerszy obraz naszej opinii gospodarczej. Co do mnie, chciałbym nieco szerzej zająć się tutaj zagadnieniem innym — zagadnieniem, które ma coraz wyraźniej charakter kluczowy w naszym systemie gospodarczym, a które dotychczas w dyskusji parlamentarnej nie znajdowało dostatecznie wielkiego wyrazu. Tym zagadnieniem jest problem morski.

Głębsze omówienie tego problemu w toku debaty budżetowej jest uzasadnione nie tylko tą okolicznością, że prawie połowa budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu związana jest z administracją i gospodarką morską, lecz przede wszystkim tym, że jest to zagadnienie niezmiernie ważne z punktu widzenia naszej racji stanu. Powiedziałem już, że przypisuję temu problemowi znaczenie kluczowej pozycji gospodarczej. Jeśli bowiem ponad 77% wagowo i ponad 65% wartościowo obrotów naszego handlu zagranicznego opiera się już obecnie na granicy i na szlakach morskich, przy czym jest to zjawisko o wyraźnych cechach trwałości i strukturalnego obiektywizmu, to od tej strony naszej fizjonomii gospodarczej staliśmy się państwem zdecydowanie morskim, a refleksy tego stanu rzeczy spostrzegać i kształtować musimy w wielu dziedzinach naszego przemysłu i handlu, szczególnie zaś handlu zagranicznego. Problemy tego rodzaju, jak eksport głównych artykułów naszej wytwórczości przemysłowej, zwłaszcza wytwórczości surowcowej, import surowców i artykułów zamorskich, aktywność tranzytowa naszego kraju, usamodzielnienie naszej dyspozycji handlowej, organizacja emigracji i kolonizacji zamorskiej, zabezpieczenie gospodarczych elementów naszej obronności narodowej itd. — wiążą się już dzisiaj i wiązać się będą coraz silniej z zagadnieniem morskim, które dlatego właśnie ma znaczenie kluczowe w całokształcie naszej gospodarki narodowej.

*

Zacznę od spraw żeglugowych, uważam bowiem tę dziedzinę polityki morskiej za najbardziej dziś aktualną. Stanęliśmy już od szeregu lat zdecydowanie na wybrzeżu morskim, osiągając dzięki wysiłkom Państwa i całego Narodu poważne rezultaty w sensie zorientowania naszego handlu w kierunku morskim. To zajęcie pozycji nad morzem wymaga jeszcze, rzecz prosta, dalszych planowych posunięć: jednakże przychodzi teraz także czas na zwrócenie większej uwagi na dalszy etap naszych prac morskich, na etap, rozszerzający i udoskonalający nasz własny zasięg poza granice wybrzeża morskiego.

Zagadnienie to, wielce zaniedbane przez długie lata w dziejach dawnej Rzeczypospolitej, stało się jednym z naczelnych problemów Polski Odrodzonej. Nie jest ono łatwe, ale tym bardziej nie wolno szczędzić dla niego wysiłków. Już w pierwszych latach niepodległości nasza emigracja zamorska, ożywiona duchem patriotyzmu, podjęła dużą pracę na tym polu, angażując poważne sumy z subskrypcji drobnych kapitalistów — Polaków. Niestety, wysiłki te poszły na marne. Statki przeszły w obce ręce, a pieniądze zostały stracone. Nie zamierzam dziś wdawać się w analizę przyczyn tego zjawiska, którego echa nie powinnyby już dzisiaj rzucać swoich refleksów na możliwości ponownego realnego zainteresowania się naszych rodaków zza oceanu naszą żeglugą morską. Wprawdzie niepowodzenie tej inicjatywy sprawiło, że przez szereg lat zapanowała u nas pewna nieufność do możliwości realizacji naszych słusznych postulatów morskich, i że przeżywaliśmy okres wyraźnego defetyzmu w tej dziedzinie, ulegając wrażeniu, iż nie zdołamy odrobić dystansu inicjatywy innych państw morskich, ale jednakże dziś możemy stwierdzić śmiało, że ten zły okres jest już ostatecznie zamknięty.

Jego przełamanie jest dziełem rządów Marszałka Piłsudskiego, które śmiało wzięły inicjatywę w swoje ręce, tworząc przedsiębiorstwa żeglugi morskiej w oparciu o kapitał państwowy i o dyspozycję państwową. Tu chciałbym nawiasem podkreślić, że tzw. „etatyzm", uprawiany przez kolejne rządy na odcinku morskim, należy zaliczyć do najzdrowszych przejawów tego kierunku na naszym gruncie. Inicjatywa prywatna nie tylko nie mogła się tutaj przejawić wskutek nastrojów, o których wspomniałem powyżej, lecz również nie zdołałaby zmobilizować poważniejszych sum pieniężnych, niezbędnych dla montowania stosunkowo niewielkich nawet przedsiębiorstw, i to przedsiębiorstw w większości wypadków o charakterze pionierskim, których rentowność była i jeszcze jest niedość pewna.

Etatyzm tedy w naszej żegludze morskiej — to nie rezultat doktryny, bo jak to już zaznaczyłem w Komisji Budżetowej Sejmu, na doktrynerstwo nie ma miejsca w naszej rzeczywistości, lecz właściwe załatwienie palącej sprawy, która w braku takiego załatwienia pozostałaby po prostu w sferze marzeń — niewątpliwie z wielką stratą dla naszego życia gospodarczego i państwowego prestiżu.

W tym stanie rzeczy 90% tonażu polskiej marynarki handlowej stanowi własność państwową: są to trzy spółki akcyjne, w których 75 — 100% kapitału należy do Skarbu Państwa. Pozostałe 10% tonażu należy do firmy „Polskarob", będącej emanacją koncernu węglowego „Robur", której statki służą niemal wyłącznie do przewozu węgla, eksportowanego przez ten koncern. Aczkolwiek wpływ czynnika państwowego w żegludze światowej jest dziś powszechnie bardzo znaczny (można tutaj—poza Z. S. R. R. — wspomnieć o krajach takich jak: Niemcy, Włochy, Stany Zjedn., Japonia, Rumunia, Brazylia, częściowo Jugosławia itp.), przy czym szczególnie wpływ ten akcentuje się w różnych formach pomocy dla żeglugi, w dyspozycjach organizacyjnych i protekcjach eksploatacyjnych — to jednak nie należy sądzić, że jest to zjawisko stałe i normalne, szczególnie jeśli chodzi o bezpośredni udział Państwa w przedsiębiorstwach żeglugi. Jest to raczej wynik anormalnych stosunków powojennych i kryzysowych.

Nie należy zatem uważać, by udział Państwa w polskiej marynarce handlowej, zresztą udział mający zakres większy niż gdzie indziej, miał stać się jedyną formą naszej przedsiębiorczości żeglugowej. Po pokonaniu pierwszych trudności na tym polu przez pionierską pracę Państwa, po przeforsowaniu dróg i wykształceniu pierwszych kadr pracowniczych, a zwłaszcza po odrodzeniu się możliwości rentownej pracy w żegludze, które to możliwości dziś bez wątpienia powstają i pogłębiają się— kapitał prywatny może i powinien ujawnić bezpośrednie zainteresowanie dla tej dziedziny pracy, w czym może liczyć na konsekwentną i rzeczywistą pomoc ze strony Państwa. Tutaj należy wskazać przede wszystkim na dziedzinę żeglugi nieregularnej (tramping), dla której z uwagi na specyficzną strukturę naszego handlu zagranicznego, a w szczególności handlu morskiego (ok. 85% masowych obrotów surowcowych), oraz z uwagi na wielką skalę możliwości organizacyjno-finansowych (przedsiębiorstwa małe i wielkie, elastyczność ryzyka eksploatacyjnego, koncentracja dyspozycji itd.) — istnieją perspektywy bardzo rozległe, a dotychczas niemal nietknięte przez inicjatywę polską.

Pomimo jednak, iż obecnie powstają niewątpliwie poważne i realne możliwości zaangażowania się prywatnej inicjatywy w żegludze, a za granicą żegluga np. trampowa przeżywa nawet w chwili obecnej powrót wyraźnie wysokiej koniunktury, cechującej się gwałtowną zwyżką frachtów (indeks frachtów

przekroczył już poziom lat 1928—1929), musimy w dalszym ciągu kontynuować rozbudowę naszego tonażu dotychczasowymi sposobami, tzn. przez Państwo. Dotyczy to w pierwszym rzędzie naszych regularnych połączeń pasażersko-emigracyjnych i towarowych, których rozbudowa daleka jeszcze jest od skali naszych uzasadnionych potrzeb, a których koszt ciągle jeszcze przerastałby możliwości prywatnego rynku kapitałowego.

W chwili obecnej mamy już na tym polu pewien pozytywny dorobek, który warto sobie uprzytomnić. W gestii polskiej eksploatujemy już 15 połączeń regularnych, łączących Gdynię i Gdańsk z portami Europy, Ameryki i Azji. Są to linie:

1) do New Yorku i Halifaxu (pasażersko-towarowa),
2) do portów Brazylii i Argentyny (emigracyjno-towarowa),
3) do portów Lewantu (przez Gibraltar—towarowa),
4) do Haify i Jaffy (z Constanzy — pasażersko-emigracyjna),
5) do Londynu,
6) do Hull,
7) do Hamburga,
8) do Rotterdamu,
9) do Antwerpii,
10) do Sztokholmu i Norköping,
11) do Göteborga i Malmö,
12) do Finlandii i Tallina,
13) do Rygi i Kłajpedy,
14) do portów Golfu Meksykańskiego,
15) do portów Hiszpanii (owocowa).

(linie 5—15: towarowe)

Praktyka nasza na liniach tych wykazała, że potrafimy pracować na morzu nie gorzej niż stare morskie narody. Nasze transatlantyki: „Piłsudski" i „Batory" — dały w komunikacji przez Północny Atlantyk najlepszą trzecią klasę i zdobyły prawdziwe uznanie turystów nie tylko polskich, ale i międzynarodowych (np. Dania). Nasz tonaż do portów Anglii stoi na najwyższym poziomie sprawności techniczno - eksploatacyjnej, dobrze obsługując eksport artykułów hodowlanych. Dla rosnącego ruchu emigracyjnego do Ameryki Południowej daliśmy warunki bezpośredniego, a więc najkorzystniejszego dla emigranta przewozu na polskich statkach, a zamierzona budowa nowych statków dla tej linii da dalsze korzyści przez skrócenie czasu podróży, dalsze podniesienie jej wygód oraz zmniejszenie kosztów eksplotacji.

Wszystko to naturalnie nie jest wystarczające: musimy zdążać do zastąpienia własnym tonażem statków obcych, które dziś polskie przedsiębiorstwa wydzierżawiają dla obsługi eksploatowanych linij. musimy należycie zinwestować szereg linij, obsługiwanych dziś przez tonaż tymczasowy (np. przewozu owoców z Morza Śródziemnego). Musimy wreszcie rozbudować sieć połączeń regularnych w tych kierunkach, które mają wzgl. będą miały znaczenie dla naszej ekspansji handlowej i na których brak bandery polskiej stwarza różne trudności lub niebezpieczeństwa dla naszych interesów gospodarczych.

*

Nie chciałbym, abym był w tym względzie źle zrozumiany. Nie mamy ambicyj objęcia całych obrotów naszego handlu morskiego pod banderą własną, bo potrzebny w tym celu wysiłek finansowo-inwestycyjny przekraczałby znacznie nasze możliwości, a wobec znanego rozproszenia kierunków naszej ekspansji handlowej nie byłby w wielu wypadkach także racjonalny. Dążeniem naszym jest tylko być równym między równymi. Z tego względu współpraca bander obcych z naszym handlem morskim jest naturalna, pożądana i obiektywnie wartościowa. Jestem też rad, że mówiąc o tym, mogę zaznaczyć, iż dotychczasowe nasze doświadczenie w tym względzie jest zupełnie pozytywne: pragnę też wyrazić nadzieję, że współpraca ta będzie istniała i nadal ku zadowoleniu jej partnerów oraz ku dobrze zrozumiałej wspólnej korzyści.

Udział obcych bander w polskim obrocie jest dzisiaj bardzo poważny; przy rosnących stale obrotach naszego handlu morskiego, obce bandery obsługują przeszło 9/10 przeładunku portów polskiego obszaru celnego, a uwzględniając transporty łamane (tzn. przeładowywanie w imporcie i eksporcie w rozdzielczo-zbiorczych portach zachodnio-europejskich po dowiezieniu z portów polskich naszymi liniami dowozowymi) — nawet jeszcze więcej. Zarobki obcych krajów morskich z tytułu tych usług przewozu są bardzo znaczne: można je szacować na co najmniej zł 120 miln. rocznie, co obciąża w tych rozmiarach nasz bilans płatniczy. Tempo przekierunkowywania naszej wymiany zagranicznej na szlaki morskie znacznie zdystansowało nasze wysiłki ekspansji żeglugowej, w których pozostaliśmy zbyt daleko w tyle.

Nikt w tych warunkach nie może się w świecie ani dziwić, ani zastrzegać. że wykorzystując nasz dostęp do morza, będziemy konsekwentnie zdążali do zwiększenia naszego własnego udziału w obsłudze transportowej naszego handlu morskiego i naszego ruchu pasażersko - emigracyjnego — do granic, uzasadnionych naszą prężnością ekonomiczną, naszym przygotowaniem inwestycyjnym, zrozumiałą troską o potrzeby naszego handlu i bilansu płatniczego, wreszcie z uwagi na interesy naszego emigranta. Dostęp do morza nie może pozostać dla nas oderwanym problemem emocyj patriotycznych, lecz będzie stale rozwijał się i dojrzewał jako czynnik aktywizowania naszych sił społeczno-gospodarczych na tym nowym, lecz twórczym polu ekspansji narodowej.

Jeżeli więc chodzi o współpracę z banderami obcymi, to z żywym zainteresowaniem śledzimy ich ustosunkowanie się do żywotnych potrzeb w dziedzinie obsługi transportowej szerokiego zaplecza portów polskiego obszaru celnego oraz do naszych interesów i aspiracyj w handlu morskim. Te aspiracje i interesy zmierzają wyraźnie w kierunku wywalczenia dla Gdyni i Gdańska równorzędnego stanowiska w stosunku do innych portów tzw. bazowych w Europie. Te dążenia uzasadnia zarówno stale doskonalona techniczna sprawność tych portów w zakresie przeładunku, postoju statków, komunikacji z zapleczem itd., jak i potencjał zdolności wymiennych tych obszarów gospodarczych, które grawitują i będą grawitowały ku Gdyni i Gdańskowi. Na tym tle sprawdzianami stosunku bander obcych do spraw naszej polityki morskiej będą kwestie staranności obsługi transportowej ładunków naszych portów, znoszenie wszelkich przejawów dyskryminacji lub upośledzenia tych portów, np. w zakresie różnicowania stawek frachtowych na ich niekorzyść (tzw. ranges), właściwa polityka żeglugowych porozumień międzynarodowych itd. Mogę z zadowoleniem stwierdzić, że w szeregu wypadków te momenty współpracy żeglugowej ułożyły się zadowalająco i lojalnie.

*

Zagadnienie rozwoju naszej marynarki handlowej nie może być odłączone od problemu budownictwa okrętowego, a więc od problemu stoczni. Od szeregu już lat opinia publiczna w Polsce żywo zajmuje się tą sprawą. Słyszeliśmy hasło „budujmy okręty na własnej stoczni" — które w naturalny sposób budzi żywy oddźwięk w społeczeństwie.

Doniosłości tego problemu nie potrzeba szerzej uzasadniać. Za możliwie szybką jego realizacją przemawiałyby korzyści tak wielkie i oczywiste, jak wygoda armatora i bezpieczeństwo ciągłości eksploatacyjnej (remonty), uniezależnienie się od zagranicy, zdobycie zorganizowanego rynku zbytu dla wielu przemysłów krajowych, z hutnictwem na czele, pozostawienie w kraju licznych zysków bezpośrednich i pośrednich, np. w postaci robocizny, ważne względy obronności narodowej itd. Z drugiej jednak strony problem stoczni zawisły jest funkcjonalnie od wielkości i komasacji zamówień, czyli od programu inwestycyj oraz od technicznego przygotowania stoczni.

Sprawa ta jest przedmiotem stałych i głębokich studiów podwładnego mi resortu. Na linii tych prac znalazł się fakt reorganizacji strukturalnej i finansowej Stoczni Gdyńskiej, która na przełomie ubiegłego roku wkroczyła na drogę planowego rozwoju — przede wszystkim w dziale napraw okrętowych, budownic-

twa mniejszych jednostek i ewentualnej rozbiórki na złom starych okrętów dla zaspokojenia potrzeb surowcowych naszego hutnictwa. Jest to niewątpliwie krok wstępny, jednakże otwiera on pewne dalsze perspektywy, na które zwróciła już uwagę nawet fachowa prasa zagraniczna. Dalsze zajmowanie się tym problemem, mającym wiele pierwiastków strukturalnego zagadnienia w gospodarce morskiej, ale w którym cały szereg okoliczności musi być jeszcze gruntownie przeanalizowany — uważam za jedno z ważniejszych zadań mego resortu.

*

Gdy się mówi o inwestycjach w dziedzinie morskiej, to zazwyczaj zagadnienie to wyraża się jedynie w liczbach kapitałowych, tonach rejestrowych, sile maszyn wzgl. ilości żelaza i betonu w budowlach portowych. Jednak jest jeszcze jedna wielka dziedzina, która wymaga szeroko rozplanowanych i konsekwentnie prowadzonych prac, mających wiele podobieństwa z inwestycjami technicznymi: jest to dziedzina pracy nad wyszkoleniem i wychowaniem człowieka pracy morskiej.

Praca na morzu, tak dla nas nowa, ma jedną specyficzną cechę: wymaga kadr ludzi o specjalnym rodzaju fachowego przygotowania, którzy są podstawą i warunkiem owocnej pracy w tej dziedzinie zawodowej. Żegluga potrzebuje fachowców o bardzo specjalnym typie wykształcenia i przygotowania praktycznego, które w Polsce — wobec braku szerszych tradycyj morskich — stanowić muszą przedmiot wyjątkowej troski i poważnego wysiłku. Mam tu na myśli kadry oficerów pokładowych i maszynowych, kadry inżynierów okrętowych, nadających się na stanowiska w inspekcjach technicznych i przemyśle budowy oraz naprawy statków morskich; wreszcie, fachowców w zakresie handlowej eksploatacji statków, maklerstwa, spedycji, asekuracji morskiej, arbitrażu i innych funkcyj handlu morskiego.

Najbardziej bezpośrednią potrzebę szkolenia oficerów marynarki handlowej pełni Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, założona w 1920 r. i mająca już za sobą kilkanaście lat pracy i doświadczenia. W bieżącej sesji parlamentarnej szkoła ta otrzymuje podstawy prawne w odrębnej ustawie, która normalizuje strukturę i formy pracy tej uczelni. Był czas, gdy szkoła ta, istniejąca jeszcze w Tczewie, szkoliła zastępy ludzi fachowych niejako na wyrost, gdy jeszcze stan zainteresowań naszych dla spraw morskich wręcz nie dawał im widoków na realną pracę na pokładach polskich statków. Doczekali oni jednak swego czasu i dziś mają już realne warunki dla pracy w swym zawodzie. Obok Szkoły Morskiej kształcenie zawodowe polega także na egzaminowaniu pewnej liczby eksternów; w pewnym stopniu szeregi oficerów handlowych zasilają oficerowie, wychodzący z marynarki wojennej. Dla zaspokojenia rosnących potrzeb na te siły zawodowe przygotowywane są obecnie warunki kształcenia i egzaminowania szyprów oraz maszynistów morskich, których wiedza praktyczna, doświadczenie i wola pracy wskazują na celowość otworzenia dla nich dostępu na wyższe stopnie służby morskiej.

Słyszy się czasem pewne uwagi na temat warunków pracy naukowej i wychowawczej Państwowej Szkoły Morskiej. Pragnę podkreślić, że ponieważ praca oficera w marynarce handlowej, dająca ludziom tego zawodu drogę solidnej kariery życiowej, wymaga surowego poczucia dyscypliny, jak najbardziej lojalnego stosunku do interesów przedsiębiorstwa i całości naszych zadań morskich, a równocześnie poważnego wysiłku osobistego w związku z naturalnymi warunkami tej pracy, Państwowa Szkoła Morska kładzie wielki nacisk na dyscyplinę moralną swych wychowanków, na wyrobienie w nich ducha obywatelskiego, na praktyczne poznanie obowiązków zawodu oraz na znajomość języków, tak niezbędną w pracy morskiej. Rozwój żeglugi pod banderą narodową stwarza coraz szerszy rynek pracy dla ludzi, umiejących poświęcić się tego rodzaju pracy, a Szkoła Morska daje im pod tym względem wszystkie potrzebne elementy wyszkolenia i wyrobienia osobistego, które stanowią poważny kapitał kariery życiowej dla tej kategorii pracowników morza. Koszty szkolenia kandydatów na oficerów w Państwowej Szkole Morskiej są z natury rzeczy dość poważne (ok. zł 12—15 tys. na każdego absolwenta), jednak z uwagi na celowość rozszerzenia zasięgu rekrutacyjnego dla Szkoły i udostępnienia tej uczelni nawet dla sfer mniej zamożnych, podwładny mi resort stale czyni wysiłki w kierunku obniżenia kosztów utrzymania uczniów w internacie, które są jedyną opłatą, od nich pobieraną.

Dużej wagi jest zagadnienie zabezpieczenia Polsce rezerwy sił inżynierskich dla potrzeb inspekcyj technicznych, inspekcyj bezpieczeństwa oraz przemysłu okrętowego wraz z działami pomocniczymi. Obok wykształcenia teoretycznego, które w tej dziedzinie dają politechniki, z Politechniką Gdańską na czele, podjęte zostały prace nad zabezpieczeniem dla studentów wzgl. absolwentów studiów okrętowych lub mechanicznych praktyk morskich na statkach i na stoczniach. Z uznaniem należy w tej dziedzinie podkreślić poważny wysiłek i sukcesy, osiągnięte przez władze marynarki wojennej. W te ślady wkracza także cywilna administracja morska, która czyni zabiegi nad stworzeniem stałych warunków szkolenia praktycznego inżynierów morskich. Chodzi tutaj głównie o praktyki na stoczniach zagranicznych oraz na statkach własnej i obcej bandery, jako też o stwarzanie warunków trwałego zatrudnienia i wykorzystania tych sił fachowych w administracji i eksploatacji żeglugowej. Dyskutowany obecnie budżet mego resortu przewiduje już na te cele pewne kwoty, a nie wątpię, że uda się je powiększyć przez równoległy wysiłek finansowy przedsiębiorstw żeglugowych.

*

Mówiąc o żegludze, trzeba z naciskiem podkreślić, że wielkie to zagadnienie, którego znaczenia dla najżywotniejszych interesów naszego życia gospodarczego nie będę tutaj nawet udowadniał — nie zamyka się i nie wyczerpuje w momentach finansowych lub technicznych wysiłków inwestycyjnych. Statek — i to nawet statek doskonały technicznie — to tylko instrument, który w miarę posiadanych środków może być nabyty niemal na każde zawołanie. Mamy i możemy mieć doskonałe statki, sprawnych kapitanów i dobre załogi itd., ale to zawsze stanowić będzie dopiero część tego zadania, któremu na imię — handel morski, ekspansja morska.

Punkt ciężkości tego problemu leży w ośrodkach dyspozycji handlowej, w ich orientacji morskiej, w ich ambicji koncentrowania w swoich rękach gestii handlowej operacyj eksportowych i importowych. Zachowało się wiele słuszności w dawnej maksymie: „handel idzie za banderą", ale współczesna technika handlu (odsunięcie centrów dyspozycji od wybrzeża, łatwość transakcyj na odległość, wyodrębnianie się funkcyj kredytowych itd.) wytwarza warunki, w których bandera zależy od dyspozycji handlowej, a nie odwrotnie. W tej sytuacji wielkie znaczenie dla rozwoju żeglugi ma stanowisko sfer gospodarczych, które w warunkach współczesnej specjalizacji czynności handlowych nie są związane strukturalnie z przedsiębiorstwami żeglugowymi, jak to miało miejsce w czasach panowania zasady „handel za banderą", ale które powinny nauczyć się wykorzystywania posiadanego przez nas instrumentu żeglugi, powinny stale pogłębiać swoją współpracę z żeglugą narodową i portami polskiego obszaru celnego, przejmując w swoje ręce dyspozycję przewozem.

Zagadnienie to przenosi nas z morza na ląd, przede wszystkim do portu, którym to problemem pragnę się z kolei zająć.

*

Porty polskie — Gdynia i Gdańsk — wykonały w 1936 r. pracę przeładunkową w imporcie i w eksporcie w rozmiarach łącznych 13 371 000 ton. Już to jest liczbą bardzo poważną, wysuwającą ten dwójport na poczesne miejsce na kontynencie, bo tuż za Ham-

burgiem i Rotterdamem. Ale opierając się na liczbach handlu zagranicznego Polski z okresu dobrej koniunktury, tzn. z 1929 r., i uwzględniając realne perspektywy wzrostu naszego handlu zewnętrznego, trzeba liczyć się z tym, że może w niedługim już czasie porty nasze będą musiały przepuszczać ok. 20 miln. t rocznie, a z tranzytem, który też ma warunki wzrostu — nawet do 22 milin. t. Z tych liczb wynika jasno, że dalsza rozbudowa Gdyni, a także i Gdańska jest koniecznością gospodarczą, gdyż nawet obydwa te porty razem, uwzględniając obecny poziom wykorzystania ich urządzeń przeładunkowych i magazynowych, nie rozporządzają dostatecznymi rezerwami zdolności przepustowych; w tych warunkach ryzykujemy powstanie trudności w chwili oczekiwanego spotęgowania ruchu przeładunkowego. Z liczb tych wynika również konieczność jak najintensywniejszego wykorzystywania obok Gdyni także i Gdańska, gdzie życie gospodarcze polskie, opierając się na posiadanych przez Polskę uprawnieniach, winno dążyć do ugruntowania i rozszerzenia swego stanu posiadania.

Jeśli chodzi o Gdynię, jako port i miasto, to w najbliższej przyszłości wytyczną dla programu gdyńskiego powinna być przede wszystkim praca nad uchwyceniem w swe ręce wszystkich procesów, związanych z transportem i handlem towarów, kierowanych już dziś przez Gdynię, uszlachetnieniem tego obrotu, oraz organiczne związanie życia gospodarczego portu z życiem zaplecza. Ten sam zresztą proces związania zaplecza z portem winien następować w Gdańsku. Mamy w tym względzie ostatnio wyraźną deklarację ze strony Gdańska, który zdaje sobie coraz bardziej sprawę, że stałość w obrotach portu gdańskiego może zapewnić tylko sworzenie dla przedsiębiorstw polskich spokojnych i dogodnych warunków pracy na terenie Gdańska. W społeczeństwie polskim musi wytworzyć się przekonanie, że pozytywną pracą dla związania Gdańska z Polską będą nie takie lub inne rezolucje, wzywające do zachowania naszych praw w Gdańsku, lecz ich dokumentowanie w codziennej pracy i obrona w wypadkach zagrożenia.

*

Czynnikiem, który może zapewnić Gdyni dalszy rozwój, jest przede wszystkim stworzenie na jej terenie odpowiednio silnego handlu. W ogóle problem handlu w Polsce, jak już miałem okazję zaznaczenia w Komisji Budżetowej Sejmu, pozostawia wiele do życzenia i wymaga znacznych wysiłków, by stać się istotnie dużym czynnikiem gospodarczym. Nic więc dziwnego, że problem handlu w Gdyni stanowi jedno z trudniejszych do rozwiązania zagadnień. Wymaga bowiem ten handel specjalnych wiadomości i doświadczenia kupieckiego oraz znacznych środków pieniężnych.

Z poważniejszych osiągnięć w zakresie organizacji handlu w portach chciałbym wymienić ostateczne uznanie Gdyni jako portu arbitrażowego dla skór, przeprowadzone w grudniu ub r. po paroletnich zabiegach naszych organizacyj garbarskich. Również ukończenie wszystkich prac przygotowawczych do uruchomienia arbitrażu bawełny zasługuje na podkreślenie.

W najbliższym czasie winno się przystąpić do praktycznego organizowania aparatu arbitrażowego. Istnieją w tym względzie pewne trudności, wierzę jednak, że zainteresowane sfery potrafią wykazać dostateczną energię w ich przezwyciężeniu.

Chciałbym jednak podkreślić, że problem uhandlowienia Gdyni bynajmniej na poczynaniach tych nie kończy się. Nasuwa się tutaj cały szereg dalszych zagadnień z zakresu wiązania dyspozycji handlowej z naszymi portami, do których w pierwszym rzędzie zaliczam problem dalszego rozwijania w Gdyni operacyj finansowania handlu morskiego, rozbudowy obrotu warrantowego, targów morskich, rozwoju akwizycji eksportowej itp. Równolegle z tymi zagadnieniami iść powinno szkolenie odpowiednich sił fachowych, które, wrastając w pracę portową i szukając w niej podstaw bytu osobistego, będą równocześnie pogłębiały procesy zrastania się portów z życiem gospodarczym zaplecza.

Przy tej sposobności chciałbym z naciskiem podkreślić wielką wagę, jaką w ogóle przywiązuję do krzewienia w jak najszerszej skali w społeczeństwie, a zwłaszcza wśród młodzieży, znajomości spraw handlu morskiego i zrozumienia wagi naszej ekspansji morskiej. Jest to zadanie twórcze i owocne dla inicjatywy społecznej, która zdobyła się w Polsce dla tych zadań na organizację tak popularną i mogącą na polu wychowania morskiego najowocniej pracować, jak Liga Morska i Kolonialna.

Drugim kapitalnym zagadnieniem dla dalszego rozwoju Gdyni jest powstanie tam poważniejszego ośrodka przemysłu. Wchodzi tu w rachubę przede wszystkim przemysł uszlachetniający, związany z obrotem morskim, a więc różnego typu łuszczarnie, palarnie, sortownie, fabryki przetworów, przemysł słodowniczy. Następnie — przemysł, związany z żeglugą morską, a więc stocznie, warsztaty reparacyjne, fabryki lin, farb itd., wreszcie — przemysł rybny. Poważnym krokiem w kierunku zapewnienia warunków rozwoju przemysłu będzie budowa w ramach programu inwestycyjnego kanału przemysłowego, który zapewni tanie i obszerne tereny dla jego powstania.

Zdajemy sobie wszyscy dokładnie sprawę ze znaczenia, jakie dla pomyślnego rozwoju procesów gospodarczych posiada możność oparcia się w kalkulacji handlowej na elementach ściśle określonych i pewnych. Wychodząc z takiego też założenia, chciałbym zapewnić życiu przemysłowo - handlowemu w ogóle możliwą do osiągnięcia stabilizację warunków pracy. To samo dotyczy również przemysłu w Gdyni, chociaż w układzie dzisiejszych stosunków wymiany międzynarodowej nie jest to zadaniem łatwym. Jako przykład konkretnych posunięć w tym zakresie mogę wymienić wniesiony ostatnio do Sejmu projekt nowelizacji rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 1/VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. Myślą bowiem przewodnią tego projektu jest zastąpienie istniejącego dzisiaj swobodnego uznania władzy przy udzielaniu życiu gospodarczemu ulg podatkowych z tytułu wymienionego rozporządzenia przez ścisłe, a zarazem dość szerokie, wyliczenie wypadków, kiedy ulgi te będą przysługiwały z mocy samego prawa. Wyłączy to z góry wszelką niepewność i da podstawy do ścisłej kalkulacji. Uważałem również za słuszne przy opracowywaniu noweli możliwie najbardziej urealnić przewidziane w rozporządzeniu ulgi. Z tego też powodu mało dotychczas w praktyce wykorzystane, chociaż teoretycznie bardzo daleko idące, ulgi od podatku dochodowego uznałem za słuszne jak najbardziej upraktycznić i zdemokratyzować, nawet kosztem rezygnacji z uprawnień dalej idących, lecz mogących mieć jedynie jednostkowe i zupełnie wyjątkowe zastosowanie. Dla wyjaśnienia dodam, że z ulg od tego podatku w okresie od 1927 r. mogło skorzystać na terenie Gdyni tylko jedno przedsiębiorstwo.

*

Powracając znów do portu, chcę w paru bodajby słowach dotknąć zagadnień form administrowania i eksploatowania portu w Gdyni.

W ciągu ostatniego roku przeprowadzone były ostateczne studia i szeroka wymiana zdań na temat reorganizacji administracji portu gdyńskiego. Zmiana obecnego stanu rzeczy, mianowicie usunięcie utrudnień, jakie stwarza dla eksploatacji portu jej prowadzenie w ramach ogólnych zasad administracji państwowej — jest nieodzowna. Stoję jednak na stanowisku, że dążąc do usunięcia istniejących braków, musimy jednocześnie dążyć do zachowania koncentracji odpowiedzialności za funkcjonowanie tak ważnego dla całokształtu naszego życia mechanizmu, jak port gdyński, a równocześnie do zachowania szerokich możności każdorazowego podporządkowania jego interesów

handlowych ogólnym wymogom naszej polityki państwowej.

Nie uda się bowiem zapomnieć, ani niedocenić okoliczności, że port pracuje dla całego kraju i dla swego zagranicznego zaplecza, że jest instrumentem najbardziej bezpośrednio związanym z poważnym działem naszego handlu, a przez to i z problemem bilansu płatniczego, obronnością kraju oraz jego ogólną sprawnością gospodarczą, wobec czego zainteresowania czynnika publicznego w administracji i eksploatacji portu nabierają specjalnego wyrazu oraz charakteru. Na tak zarysowanych liniach rozumowania należy przeto szukać rozwiązania sprawy form administracji portu, do czego przywiązuję wielką wagę.

*

Chciałbym jeszcze na krótko zatrzymać uwagę Wysokiej Komisji na sprawach rybołówstwa morskiego. Zbyt często nie dostrzega się lub co najmniej niedocenia tej dziedziny pracy morskiej. A jednak mamy tu do czynienia z nową gałęzią gospodarki narodowej, z kompleksem spraw bardzo ciekawych i ważkich w rozumieniu gospodarczym i społecznym. Stykamy się tutaj z pracą, która w innych krajach żywi setki tysięcy pracowników, obraca wielomilionowymi kapitałami, stwarza bogactwa narodowe i daje warunki rozległych stosunków handlowych. Nie należy zapominać, że potęga morska W. Brytanii wyrosła na rybołówstwie morskim, że dobrobyt Norwegii na nim się głównie opiera, że Niemcy, decydując się przed blisko 70 laty na wyjście na morze, rozpoczęły intensywną rozbudowę rybactwa morskiego równolegle z rozbudową swej floty handlowej i wojennej.

Odziedziczone przez nas po zaborcach rybołówstwo morskie nie odgrywało uchwytnej roli w naszym bilansie gospodarczym.

Było to rybołówstwo ubogie i drobne, ograniczające się do połowów przybrzeżnych w dosłownym znaczeniu tego wyrazu. Pod opieką Państwa zaczęło się ono powoli rozwijać. Wkrótce jednak stało się jasne, że wyższy udział polskiego rybołówstwa w zaspakajaniu potrzeb ludności naszego kraju nie da się osiągnąć drogą powiększania ilości małych przybrzeżnych kutrów i łodzi.

Należało zdać sobie sprawę, że rozwój rybołówstwa morskiego możliwy jest przez skierowanie rybaków naszych na dalsze międzynarodowe tereny wód morskich.

Przed rybactwem polskim stanęły dwie drogi, wzajemnie się uzupełniające, którymi rozwój jego musiał pójść. Jedna — to stopniowe rozszerzenie zakresu działania na dalsze tereny Bałtyku w oparciu o drobnego rybaka, druga — to powstanie przedsiębiorstw o charakterze kapitalistycznym dla połowów na Morzu Północnym i dalszych terenach oceanicznych.

Próby podjęcia tej myśli, poruszenia inicjatywy prywatnej — były czynione od szeregu lat, jak w wielu wypadkach, tak i w tym ze strony administracji państwowej. Nie mogły one jednak dać realnych rezultatów, nie wystarczała tu bowiem zachęta, lecz była konieczna istotna pomoc Państwa—zarówno pod względem technicznym, organizacyjnym, jak i finansowym.

Dopiero od 1928 r. stało się rzeczą możliwą wszczęcie planowej akcji nad stworzeniem trwałych warunków rozwoju rybactwa.

W akcji tej dużą rolę odegrał i znaczne usługi dla rozwoju rybactwa oddał Morski Instytut Rybacki w Gdyni, powołany do życia w końcu 1928 r., i Stacja Morska w Helu, spadkobierczyni wielce zasłużonego dla badań rybackich, a zlikwidowanego w 1930 r. Działu Ekonomii i Organizacji Rybactwa w Państwowym Instytucie Gospodarstwa Wiejskiego w Bydgoszczy.

Podjęto pracę nad stworzeniem dla statków rybackich dogodnych warunków portowych, zapewniających im nie tylko możność schronienia, lecz i wyładowania oraz szybkiego odstawienia połowów w głąb kraju.

Wyrazem tego jest budowa portu rybackiego w Jastarni, rozszerzenie portu w Helu, urządzenie portu rybackiego w Gdyni, wreszcie rozpoczęcie w ub. r. budowy portu w Wielkiej Wsi. Port ten wypełni dotkliwy brak schroniska dla kutrów od strony pełnego morza. Da on „dostęp" do morza blisko 40% ludności rybackiej, tego dostępu dotąd pozbawionej.

Przez rozbudowę w Gdyni magazynów, hali i chłodni rybnej, wraz z zamrażalnią — stworzone zostały techniczne warunki dla organizacji poważnego ośrodka handlu rybnego.

Drogą akcji kredytowej i przez zorganizowanie budowy kutrów w Gdyni umożliwiono rybakom zaopatrywanie się w statki o większej pojemności, zdolne do odbywania dalszych rejsów.

Usprawniono organizację badań rybackich (Stacja Morska, Instytut Rybacki) i instruowanie rybaków o dalszych, dotychczas im nieznanych, terenach rybnych Bałtyku oraz o narzędziach intensywnego łowu.

Wreszcie, obok popierania rozwoju rybołówstwa bałtyckiego, poczynione zostały wysiłki w kierunku zorganizowania dalekomorskich połowów poza Bałtykiem, rozumując, że intensyfikacja połowów bałtyckich nie może ani zaspokoić w poważnej mierze potrzeb naszych, ani też nie wyczerpuje możliwości rozwojowych naszego rybołówstwa morskiego.

Cały Bałtyk daje, wedle danych statystycznych Międzynarodowej Rady dla Badań Morza, ok. 90 — 100 tys. t rocznie wszystkich gatunków ryb, poławianych przez rybaków wszystkich państw nadbałtyckich. Jest to ilość, która odpowiada zaledwie ilości śledzia solonego, spożywanego przez Polskę w latach dobrej koniunktury. Jasną było rzeczą, że kilkunastokrotne nawet powiększenie naszego udziału w połowach bałtyckich nie zdoła zaspokoić potrzeb polskiego konsumenta.

Wydajność całego Bałtyku stanowi zaledwie 3% wydajności wód, omywających północne wybrzeże Europy. Na tych więc wodach przede wszystkim szukać nam należało i należy terenów dla polskiej ekspansji rybackiej.

O ile jednak rozszerzenie połowów bałtyckich mogło się odbywać w oparciu o drobnego rybaka, bez zasadniczego naruszenia dotychczasowej struktury gospodarczej naszej ludności rybackiej, to organizacja połowów na dalszych wodach wymagała takiego zasobu umiejętności technicznych i organizacyjnych, takiego skupienia kapitałów, że podobnie jak za granicą — musiała się ona oprzeć na zasadach kapitalistycznych.

Na przeszkodzie do stworzenia własnego rybołówstwa dalekomorskiego stał między innymi brak fachowców w tej dziedzinie, brak kapitałów, brak niezbędnego przemysłu pomocniczego (sieciarstwa, produkcji beczek, przemysłu okrętowego itp.). Próbę organizacji takiego rybołówstwa wypadło z konieczności oprzeć w dużym stopniu na siłach obcych, jednak z myślą stopniowego spolszczenia stworzonego w ten sposób aparatu wytwórczego drogą szkolenia fachowców, a następnie przyciągnięcia w szerszej mierze polskiego kapitału.

Pierwsze próbne przedsiębiorstwa połowu śledzi na Morzu Północnym powstały w latach 1931 i 1933. W ich kadrach wyszkoliło się już przeszło 100 polskich marynarzy-rybaków. Szkolą się polscy administratorzy rybaccy, polscy solarze, bednarze i inne kategorie robotników.

Podjęta próba dowiodła w zupełności, że mimo dużych trudności organizacyjnych rybołówstwo dalekomorskie jest w stanie powstać i rozwijać się w naszych warunkach geograficznych i gospodarczych.

O liczbowych rezultatach pracy nad rozwojem naszego rybołówstwa morskiego miałem zaszczyt mówić przed kilkunastu dniami w Komisji Budżetowej Sejmu. Pragnę tu jedynie przypomnieć, że połowy nasze wzrosły w ciągu niespełna 10 lat przeszło 13-krotnie i w 1926 r. dały 23.400 t. ryb, tj. 46% importu; że w związku z tym rozwinął się poważny handel rybny na wybrzeżu, czego wyrazem jest fakt, że w ub. r. przez Gdynię przeszło 55 tys. t ryb z

połowów własnych i z importu; że rozwinął się na wybrzeżu poważny przemysł wędzarski, a produkcja 20 polskich fabryk konserw wyniosła w sezonie 1935/36 ok. 12.5 miln. puszek konserw; że rybołówstwo morskie wraz z handlem rybnym i przemysłem przetwórczym zapewnia utrzymanie ok. 10 tysiącom rodzin polskich; że wreszcie dzięki rybołówstwu i przemysłowi przetwórczemu zdołaliśmy zaoszczędzić w naszym bilansie płatniczym w ciągu 4 lat co na mniej zł 26 miln.

Dla uwydatnienia stopnia opłacalności gospodarczej rybołówstwa z punktu widzenia gospodarki narodowej należy nadmienić, że wszystkie wydatki, poniesione na cele rybackie w latach 1927/28 — 1936/37, wyniosły niewiele ponad zł 7 miln.

Mimo tych rezultatów, zilustrowanych przytoczonymi liczbami, stwierdzić należy, że jesteśmy dopiero na początku drogi rozwoju tej dziedziny gospodarstwa narodowego. Nie możemy również pomijać faktu, że rybak nasz, zarówno jak i przemysłowiec i kupiec rybny — pracują w nader ciężkich warunkach. Brak kapitału, brak taniego kredytu, brak zwłaszcza należytej organizacji aparatu rozdzielczego wewnątrz kraju, wreszcie cały szereg braków technicznych i organizacyjnych, nad których usunięciem lub złagodzeniem pracuje podległy mi resort — stwarzają te okoliczności, które w znacznym stopniu hamują rozwój rybactwa i sprawiają, że bez pomocy Państwa i jego stałej opieki obyć się ono nie może.

Stwierdzić mogę, nie obawiając się przesady, że to, co zostało wykonane przez Rząd Polski w ramach skromnych środków w dziedzinie pomocy pośredniej i bezpośredniej dla rybactwa morskiego, zostało w 100% wyzyskane przez polskiego rybaka, kupca i przemysłowca z korzyścią dla gospodarstwa narodowego.

Rezultaty, uzyskane w tej mierze, są najlepszą wskazówką, że na tym polu, w oparciu o dostępny dla wszystkich surowiec głębin morskich, niewielkimi stosunkowo środkami osiągnąć można wyniki wysoce korzystne — nie tylko dla życia gospodarczego i dla bilansu płatniczego, ale także dla ważnych interesów społeczno-politycznych na naszym wybrzeżu.

Możemy z zadowoleniem stwierdzić, że i w tym wypadku związanie tego wybrzeża z Polską pozwoliło na stworzenie nowych i rentownych z punktu widzenia gospodarki narodowej warsztatów pracy, a przed ludnością tamtejszą otworzyło perspektywy dobrobytu i dobre nadzieje na przyszłość.

*

Wywody swoje na tematy morskie pragnąłbym zakończyć kilkoma syntetycznymi uwagami.

Już w XVI stuleciu padły z ust wybitnego polskiego męża stanu pamiętne słowa, mające do dziś żywą niezaprzeczalną wartość: „Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać — wszystkie pożytki od siebie oddala".

Na tle poprzednich moich uwag widzimy, że zrobiono już wiele, aby używać naszego „państwa morskiego" dla rzeczywistego dobra naszej Ojczyzny. Nikt już dziś nie zechce w Polsce rezygnować z tej pracy, ale gdy nawet nie może być mowy o rezygnacji, o lekkomyślnym oddalaniu od nas pożytków pracy morskiej — pozostaje jeszcze doniosła sprawa tempa tej pracy, jej konsekwencji i nasilenia, jej metod i instrumentów.

M u s i m y p a m i ę t a ć, ż e k t o, s t o j ą c n a d b r z e g i e m m ó r z, n i e c z y n i s t a ł y c h w y s i ł k ó w d l a d o t r z y m a n i a k r o k u i n n y m n a r o d o m m o r s k i m — t e n k u r c z y s w o j e m o ż l i w o ś c i e k s p a n s j i, o b n i ż a s w o j ą p o z y c j ę w h i e r a r c h i i m i ę d z y n a r o d o w e j, o b n i ż a s w o j ą s k a l ę b y t u p a ń s t w o w e g o.

Imperatyw pracy morskiej sprowadza się w Polsce do dwóch głównych problemów. Pierwszy — to inwestycje techniczne w żegludze i w portach, to stałe utrzymywanie maksymalnej sprawności aparatu technicznego, stałe jego doskonalenie. Drugi problem — to rozszerzanie i pogłębianie naszej gestii w handlu morskim, zwiększanie naszej aktywności organizacyjnej i dyspozycyjnej w wymianie morskiej.

Innymi słowy: kapitały i ludzie. Te czynniki wprawdzie są decydujące wszędzie w pracy gospodarczej, ale szczególna ich waga w kompleksie gospodarki morskiej podkreślona jest naprzód przez ogólną doniosłość bramy morskiej w naszym życiu gospodarczym, a następnie przez konieczność mnożenia naszego doświadczenia i odrabiania w tempie możliwie szybkim tego dystansu, który pozostawiła nam na tym odcinku przeszłość historyczna. T e w k ł a d y, k t ó r e p o c z y n i m y n a m o r z u — w k ł a d y k a p i t a ł o w e i l u d z k i e, o p ł a c ą s i ę w i e l o k r o t n i e w b i l a n s i e n a s z y c h a s p i r a c y j m o c a r s t w o w y c h.

Z. T.

Porty Rotterdamu, Antwerpii, Hamburga, Bremy, Szczecina, Królewca i Kopenhagi w 1936 roku

ROK ubiegły był świadkiem przełamania się kryzysu światowego. Ożywienie handlu międzynarodowego uwidoczniło się jaskrawo we wzroście obrotów wszystkich niemal portów, a przede wszystkim wielkich portów kontynentalnych Morza Północnego i Bałtyku.

Niezmiernie ciekawe będzie tu porównanie obrotów portowych obecnych z okresem przedwojennym. Na Morzu Północnym Antwerpia i Rotterdam poczyniły znacznie większe postępy, aniżeli porty niemieckie Hamburg i Brema. Tak więc Antwerpia osiągnęła 130%, Rotterdam 110% obrotów z roku 1913; porty niemieckie natomiast straciły na ilości przeładowywanego towaru: Brema przeładowała 90%, Hamburg 82% ilości towaru z roku 1913, przy czym podkreślić należy, iż porty belgijskie i holenderskie po zeszłorocznej dewaluacji guldena i belga posiadają większe możliwości akwizycyjne.

W roku 1936 na pierwsze miejsce wysunął się **Rotterdam,** przede wszystkim dzięki temu, iż jest on naturalnym punktem przeładunkowym dla towarów masowych, idących tranzytem do ich ośrodków przemysłowych, leżących nad Renem. Tranzyt ten stanowi około 60% importu i 70% eksportu. Wśród wielkich portów Morza Północnego jest Rotterdam jedynym, który posiada otwarte połączenie Renu z morzem bez pomocy śluz, stanowiąc naturalne wrota wypadowe do śródlądowych portów na Renie jak Duisburg Ruhrort, Kolonia, Mannheim, Strassburg i Bazylea. Wzrost przeładunku przypisać należy również dewaluacji, zniżce opłat o blisko 28%, a przede wszystkim strajkowi w Antwerpii. Pomimo wzmożonej propagandy w Niemczech za kierowaniem ładunków do portów niemieckich, Rotterdam skutecznie przeciwstawia się tym prądom. Na rynku frachtowym Rotterdamu powstała ostatnio haussa, spowodowana wielką podażą ładunków, która ze swej strony powoduje spekulację armatorów, od-

mawiających terminowego rezerwowania tonaży w przewidywaniu dalszej zwyżki. Flota trampowa holenderska jest w 100% zatrudniona, linie regularne zmuszone są ad hoc wydzierżawiać statki obcej bandery, by podołać wzmożonej podaży.

Do portu Rotterdamu i drobnych portów rzecznych związanych z Rotterdamem zawinęło:

w roku 1936	—	14.284	statków o	23.247.489 NRT
„ „ 1935	—	12.813	„ „	20.933.244 „
wzrost	o	1.471	statków o	2.314.245 NRT

Dla **Antwerpii** rok ubiegły pomimo wzrostu globalnej sumy przeładunku był bardzo ciężki. W lecie wybuchł długotrwały strajk robotników portowych, wyrządzając dotkliwe szkody dla gospodarki tak portu, miasta jak i całego państwa. Sam Zarząd Portu tracił dziennie około 800.000 fr., z czego 500.000 fr przypadało na opłaty portowe, 300.000 fr. na inne wpływy. Jeszcze pod koniec grudnia w czasie Świąt nastąpiło ponowne zaostrzenie stosunków, grożące wybuchem nowego strajku, zażegnanego mediacją czynników rządowych.

Przedstawiciele syndykatów robotniczych zażądali mianowicie 7-godzinnego dnia pracy, pracodawcy natomiast skłonni byli na 40-godzinny tydzień pracy (5 dni w tygodniu po 8 godzin). Stanowisko robotników znalazło poparcie u inspektora pracy. W końcu 1936 roku przyszło do ugody. Sprawę uregulowano w ten sposób, że zmiany (shifts), które dotychczas trwały 8 godzin (efektywna praca 7½ godzin), mają wynosić 7½ godzin (efektywna praca 7 godzin). Nowe 7 i pół godzinne „shifts" obowiązują od 25 stycznia br. Jak się kształtowały obroty portu antwerpijskiego w roku 1936 ilustrują poniższe dane:

RUCH STATKÓW NA WEJŚCIU:

Rok 1935	—	11.125 jednostek	—	18.729.958 NRT
„ 1936	—	11.429 „	—	19.501.147 „
wzrost		+ 304 jednostek	—	+ 771.189 NRT

OBRÓT ZAMORSKI TOWARÓW:

Rok 1935 — 21.332.000	(z tego:	import 10.431.860 t	— eksport 10.901.140 t)
„ 1936 — 22.929.783	(„	import 11.283.344 t	— eksport 11.646.439 t)
wzrost + 1.597.783 ton.			

OBRÓT NA DROGACH WODNYCH I ŚRÓDLĄDOWYCH:

Rok 1935 — 7.520.601	(z tego	przyjęto 4.517.615	— wysłano 3.002.986 t)
„ 1936 — 7.589.896	(„	przyjęto 4.302.840	— wysłano 3.287.056 t)
wzrost + 69.295.			

RUCH NA KOLEI:

Rok 1935	—	7.910.483
„ 1936	—	8.448.387
wzrost	+	537.904

KOLEJNOŚĆ BANDER W PORCIE ANTWERPIJSKIM:

Niemcy	— 2.223	jedn.	— 6.043.111	NRT*)
Anglia	— 2.992	„	— 5.287.706	„
Francja	— 753	„	— 2.074 103	„
Norwegia	— 786	„	— 1.654.457	„
Holandia	— 1.511	„	— 1.396.152	„
....				
Polska	— 69	„	— 65.753	„

*) Netto Moorsomtony.

Porty niemieckie dążą do rozszerzenia za wszelką cenę swego zaplecza ku Renowi, a to przy pomocy t.zw. Hansakanal (Osnabrück—Brema — Hamburg). Projekt ten w związku z drugim planem czteroletnim Rzeszy nabiera coraz to realniejszych kształtów.

Brema leżąc najbliżej Antwerpii i Rotterdamu w pierwszej linii odczuwa konkurencyjność tych ostatnich. Stąd wzrost obrotów Bremy nie szedł w parze z poprawą koniunktury. W ciągu roku 1936 przeładowano niecałych 7 miln. ton. Jednakże w porównaniu z dnem kryzysu w latach 1930—32, gdy Brema miała 70.000 bezrobotnych, obrót towarów spadł do 4,3 miln. ton, tonaż statków do 6,6 miln. N.RT., stosunki znacznie się poprawiły.

I tak ilość statków na przyjściu wynosiła:

w r. 1935	— 7.110 jednostek	— 8.289 866 NRT
„ 1936	— 7.805 „	— 8.698.828 „
wzrost	— +695 „	— +408.962 „

Czynniki gospodarcze miasta wszelkimi siłami starają się o przyspieszenie skanalizowania środkowej Wezery oraz budowy wyżej wspomnianego Hansakanal, co by umożliwiło ściągnięcie bardziej wartościowych ładunków. Sprawa jest poważna, gdyż pomimo powolnego wzrostu ilości przeładowywanych towarów wartość ich spada. Tak np. w roku 1934 przeładowano towarów o wartości 1,48 miliarda RM, w roku 1935 natomiast 1,37 przy ogólnej wartości handlu zagranicznego Niemiec 8,6 miliarda RM.

Podobnie jak Rotterdam z Renu, tak **Hamburg** korzysta ogromnie z Łaby, która łączy go z uprzemysłowionymi okręgami Europy Środkowej. Jakie znaczenie w życiu gospodarczym Hamburga odgrywa ta droga wodna świadczy fakt, iż w ciągu pierwszych 8-iu miesięcy 1936 r. przeładunek w stosunku do tego samego okresu 1935 r. z 11,06 miln. ton wzrósł do 12,6, podczas gdy kolej wykazuje wzrost skromniejszy z 6,59 na 6,9 miln ton. Ogółem rok 1936 był pomyślny dla portu i stanowi dalszy wzrost w porównaniu z rokiem 1935 o 12%, osiągając 22 miln ton obrotu towarów, z czego 13 miln. przypada na przywóz, a 9 miln na wywóz.

RUCH STATKÓW PRZEDSTAWIA SIĘ NASTĘPUJĄCO:

Rok 1933	—16.570 jednostek	—17.7 mil. NRT.
„ 1934	—16.706 „	—18,4 „ „
„ 1935	—15.705 „	—18,2 „ „
„ 1936	—16.721 „	—19,2 „ „

Hamburg jest portem nastawionym na przeładunek drobnicy, wyposażonym w liczne urządzenia przeładunkowe (2.000), posiada 700.000 m² powierzchni użytkowej magazynów, przeszło 200 linij regularnych itd.

Specjalnością portu hamburskiego są ładunki zbiorowe. Ładunki te po nadejściu do portu skierowuje się do odpowiednich magazynów, tam są rozdzielane i przydzielane odpowiednim liniom okrętowym. W roku 1934 przeładowano 158 tys. ton, w roku 1935 — 222 tys. ton, w roku 1936 około 250.000 ton.

Zarządy portów niemieckich starają się w szybkim tempie dostosować się do zmienionych warunków gospodarczych i do wymagań stawianych im przez państwo, przy czym ujawniają się tendencje popierania małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych.

Największy port niemiecki na Bałtyku, Szczecin, wykazuje stały wzrost obrotów od r. 1932 osiągając w ubiegłym roku rekordową cyfrę 8,2 miln. ton. Poważny ten wzrost spowodowany został licznymi ładunkami towarów masowych (węgiel, cement), kierowanymi uprzednio drogą lądową tranzytem przez Polskę do Prus Wschodnich. Wywóz węgla naprzykład w porównaniu z rokiem 1935 wzrósł o 268%, co spowodo-

wało konieczność budowy szeregu urządzeń przeładunkowych dla towarów masowych. Wobec kierowania większości tych ładunków do Szczecina drogą rzeczną, inwestuje się szereg, nowych udogodnień również dla żeglugi śródlądowej.

Rozwój portu szczecińskiego charakteryzują poniższe dane statystyczne:

ILOŚĆ STATKÓW:

Rok	Wejście		Wyjście	
	ilość	netto m³	ilość	netto m³
1913	5.926	7.553.334	6.200	7.650.190
1933	4.282	6.194.527	4.256	6.224 527
1934	5.062	7.501.539	4.902	7.468.963
1935	5.071	7.693.481	5.027	7.709.996
1936	6,658	10 083.734	6.730	10.152.330

OBRÓT ZAMORSKI:

Rok	Wejście w ton.	Wyjście w ton.	Razem w ton.
1913	4.254.563	1.990.975	6.245 538
1933	3.083.358	1.379.312	4.462.670
1934	3.953.729	1.771.230	5.724.959
1935	3.869.719	2.196.508	6.066.227
1936	4.200.000	4.000.000	8.200.000

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA:

Rok	Wejście w ton.	Wyjście w ton.	Razem w ton.
1913	2.313.432	2.740.265	5.053.697
1933	1.359.563	1.937.218	3.296.781
1934	1.713.420	2.353.824	4.067.244
1935	1.521.423	2.332.069	3.853.492
1936	1.677.000	2.529 000	4.206.000

Jak z powyższego zestawienia wynika, Szczecin uzyskał większą cyfrę obrotu zamorskiego aniżeli przed wojną; również udział Szczecina w ogólnym obrocie towarów w portach niemieckich wciąż wzrasta.

Odpowiednikiem rozwoju Szczecina jest rozwój **Królewca,** jako odbiorcy towarów idących drogą morską z Rzeszy do Prus Wschodnich. Pomimo wzrostu przeładunku Królewiec, podobnie zresztą jak Szczecin, tylko w większej jeszcze mierze, jest portem kabotażowym, nie odgrywającym żadnej roli w żegludze międzynarodowej (brak bezpośrednich połączeń z obcymi portami). Wzrost ruchu przejawia się przede wszystkim w przywozie, wywóz wykazuje nieznaczne ożywienie. Prócz węgla przez Królewiec idą do Prus Wschodnich liczne ładunki materiałów budowlanych, a to w związku z akcją budowlaną przeprowadzaną obecnie w Prusach na wielką skalę.

W roku 1936 ruch statków w Królewcu na wejściu i wyjściu wyniósł łącznie 6.322 jednostki o pojemności 9.797.314 m³ w tym na wejściu 2.493 parowców, 777 m/s i ż/s oraz 12 lichtug, na wyjściu: 2.493 par., 536 m/s i ż/s oraz 11 lichtug.

Portem obcym, z którym Gdynia raczej współpracuje aniżeli współzawodniczy na Bałtyku, jest port duński **Kopenhaga.**

Dania była pierwszym krajem, który docenił i zrozumiał fakt pojawienia się nowej potęgi handlowej na Bałtyku. Przykładem tak pojętej polityki jest polsko-duńska współpraca na Atlantyku, dzięki której linia północno-amerykańska G.A.L. uzyskała od początku zdrowe podstawy swej gospodarczej działalności. Współpraca obu portów jest więcej niż możliwa przy strukturalnie odmiennych obliczach Kopenhagi i Gdyni. Port duński jest portem rozdzielczym o małym i słabo uprzemysłowionym zapleczu, Gdynia natomiast niezależnie od własnego poważnego macierzystego zaplecza również jest portem tranzytowym.

Pracę portu kopenhaskiego charakteryzują poniższe zestawienia statystyczne ruchu statków w roku 1936:

KOLEJNOŚĆ BANDER:

Bandera	Ilość statków	NRT
Duńska	18.282	4.342.090
Szwedzka . . .	3.834	845.146
Angielska . . .	295	558.333
Niemiecka . . .	1.260	362.688
Polska . . .	45	323.939
Amerykańska . .	102	320 013
Norweska . . .	240	315.372
Fińska	374	302.007
Holenderska . .	381	217.851
Francuska . . .	17	71.609
Estońska . . .	93	47.028
Łotewska . . .	31	37.800
Grecka	14	36.907
Razem . .	25 025	7,848 024

W roku ubiegłym w celach bunkrowania, napraw i zaopatrzenia się w żywność zawinęło 1.175 statków o pojemności 674.598. Duża ta ilość jest wynikiem budowy specjalnego portu dla paliwa płynnego, zbudowanego kosztem 4 miln. koron.

Obrót towarów w roku 1935 wyniósł 6.002.877 ton, z czego import wyniósł 4.719.163, eksport — 1.283.714 ton.

W roku 1936 za 3 kwartały obrót towarów wyniósł 4.573.065 (1935 — 4.336.511) z tego na import przypadło 3.597.385 (1935 — 3.411.405), eksport 975.680 (1935— 925.106).

POD ZNAKIEM ROZBUDOWY I WYSIŁKU INWESTYCYJNEGO

Nowe inwestycje w żegludze polskiej

TOWARZYSTWO „Gdynia - Ameryka Linie Żeglugowe S. A." zamówiło ostatnio w Anglii dwie nowe jednostki morskie, które wraz z motorowcami „Piłsudski" i „Batory" stanowić będą podwaliny nie tylko wielkiej, ale technicznie wysoko stojącej polskiej floty handlowej.

Nowe motorowce służyć mają do przewozu pasażerów i ładunków na Linii Południowo - Amerykańskiej. Będą to statki obliczone zarówno na obsługę stale wzrastającej emigracji z Polski do krajów **Ameryki Południowej,** jak i na przewóz również stale zwiększających się ładunków na tej trasie.

Jeden ze statków został zamówiony w angielskiej stoczni „Swan Hunter and Wigham Richardson, Ltd.", w Newcastle-on-Tyne, drugi w stoczni duńskiej „Nakskov Skibsvaerft" w Nakskov. Motorowce te, dwuśrubowe, obliczone są na przewóz około tysiąca pasażerów jednorazowo. Każdy statek posiadać będzie pięć ładowni oraz międzypokłady przystosowane do przewozu takiego ładunku jak np. żelazo, drzewo a także ziemniaki. Jedna z ładowni będzie izolowana i zaopatrzona w urządzenia chłodnicze dla przewozu mięsa, owoców, nawet tak delikatnych jak np. banany. Każdy z nowych statków będzie mógł zabrać przeciętnie trzykrotnie tyle ładunku ile zabiera obecnie s/s „Pułaski".

Szybkość statków wynosić będzie 17 węzłów. Jest to szybkość nie o wiele mniejsza od szybkości statków „Piłsudski" i „Batory", tak że podróż do Ameryki Południowej odbywać się będzie w czasie znacznie krótszym, niż dotychczas statkami „Kościuszko" i „Pułaski". Pojemność każdego statku wynosić będzie brutto 11.500 ton. Wymiary będą następujące: długość około 145 m., szerokość około 21 m., wysokość kadłuba około 11,2 m., zanurzenie około 8 m.

Pierwszy ze statków, zamówiony w stoczni angielskiej, gotowy będzie w październiku roku 1938, drugi — w maju 1939 r.

Budowa statków będzie prowadzona pod ścisłym nadzorem GAL'u zarówno pod względem technicznym jak i artystycznym.

* * *

Zwiększy się również w roku bieżącym tonaż S. A. „Żegluga Polska" w Gdyni, która zamówiła dwa nowe statki motorowe w stoczni fińskiej w Abo. Obydwa statki przeznaczone są do przewozu towarów i będą konstrukcyjnie identyczne. Nośność każdego statku wyniesie około 1000 ton, napęd zaś będą stanowiły motory spalinowe o sile ca. 800 HP., które pozwolą rozwinąć szybkość 11 mil na godzinę przy pełnym ładunku. Budowę wymienionych nowych statków zadecydowano po dokładnym zbadaniu warunków eksploatacyjnych, jakim winny one odpowiadać. Statki te uruchomione zostaną na **liniach bałtyckich,** utrzymywanych przez S. A. „Żegluga Polska", na których dotychczas kursowały statki obce dzierżawione przejściowo przez wymienione Towarzystwo dla uzupełnienia własnego tonażu.

Statki ukończone zostaną w końcu grudnia rb. Będą one miały 59,5 m. długości i 10,2 m. szerokości. Zanurzenie wynosić będzie 4,15 m., pojemność ładunkowa — 58.000 stóp sześciennych.

Nowy statek rybacki

W KOŃCU lutego rb. przybył do Gdyni nowy statek rybacki, szkuner motorowo-żaglowy „Marie Alice GDY 77", nadający się do dalekomorskich połowów, zakupiony okazyjnie we Francji. Żaglowiec ten został przerobiony w Stoczni Gdańskiej i zaopatrzony w motor „Diesel Krupp-Modac" ulepszony, o sile 200 HP, 4-o cylindrowy, pozwalający uzyskać szybkość do 10 mil morskich na godzinę. Zbiorniki pomieścić mogą 12 tys. kg ropy, pozwalając w ten sposób na odbywanie bardzo dalekich podróży. Statek posiada długość pokładu 20,99 metrów, szerokość 6,36, głębokość 2,76 m. Ładownia pomieścić może około 50 tys. kg ryb. Tonaż w tonach rejestrowych brutto — 69,24, a ton rejestrowych netto — 52,97. Wartość całego statku wynosi około 100 tys. zł. Ma on służyć jako transportowiec przy połowach bornholmskich i może być również użyty do połowów dalekomorskich. Do sfinansowania zakupu i przeróbki statku przyczynił się Morski Instytut Rybacki.

Port rybacki w Wielkiej Wsi

WZNOWIENIE prac przy budowie portu rybackiego w Wielkiej Wsi nad otwartym Bałtykiem jest kwestią najbliższych tygodni, jeżeli nie dni i zależy jedynie od ustalenia się wiosny na wybrzeżu. Ukończenie portu w Wielkiej Wsi, co nastąpi jesienią rb., będzie niewątpliwie jednym z najbardziej doniosłych momentów w rozwoju naszego rybołówstwa.

Ciekawe dane o porcie w Wielkiej Wsi znajdujemy w artykule na ten temat red. H. Tetzlaffa, zamieszczonym w „Gazecie Polskiej" z 6 bm. W artykule tym czytamy m. in., że budowa portu rybackiego od strony tzw. Wielkiego Morza, podyktowana przez konieczności życiowe, ze względu na niedostateczną liczbę portów rybackich na naszym wybrzeżu (pomimo wybudowania w ostatnich latach dwu nowych portów w Gdyni i Jastarni i rozszerzenia portu w Helu) projektowana była już od dawna i weszła w stadium realizacji w r. 1935, kiedy to został opracowany szczegółowy projekt portu, na podstawie studiów przeprowadzonych w latach 1929—1930 przez Morski Instytut Rybacki. Do samej budowy portu przystąpiono w lutym 1936 r.

Powierzchnia nowego portu rybackiego — jak dalej informuje w swych najbardziej istotnych częściach wsp. wyżej artykuł — wynosi około 14,5 ha, jest to więc drugi co do wielkości po Gdyni port rybacki na wybrzeżu. Posiada on kształt trapezu, opartego szerszą podstawą o brzeg, a zamknięty jest przez dwa molo zewnętrzne. Jedno z nich od strony zachodniej wybiega łukiem długości 762 m daleko w morze, drugie wschodnie biegnie niemal prostopadle do linii brzegowej i jest znacznie krótsze, gdyż mierzy tylko 320 m. Molo te są zarazem falochronami, zabezpieczającymi basen portowy przed falowaniem otwartego morza. Wygięcie na wschód molo zachodniego stwarza spokojne wejście do portu.

Poza tymi dwoma molo zewnętrznymi wewnątrz portu znajduje się molo wewnętrzne, które jest odgałęzieniem molo zachodniego.

W wewnętrznej części portu znajdują się poza tym trzy drewniane pomosty rybackie o długości 100 m. każdy oraz drewniany pomost dla żeglugi przybrzeżnej, którego szerokość wynosić będzie 12 m., a długość 120 mtr.

Pomiędzy pomostem żeglugowym a molo wschodnim znajdować się będzie wybrzeże rybackie o długości 120 m, wyposażone w odpowiednie urządzenia przeładunkowe.

Port połączony jest bezpośrednio ze stacją kolejową Wielka Wieś — Hallerowo oddzielną bocznicą o długości 1.340 m oraz z osiedlem Wielka Wieś drogą bitą.

Do basenu portowego przylegają tereny lądowe o powierzchni około 22 ha, położone po obu stronach linii kolejowej Puck — Hel. Przewidziane są one pod budowę odpowiednich magazynów, za-

kładów przemysłowych, jak wędzarnie ryb, fabryki konserw, wytwórnie pudełek blaszanych, beczek, skrzyń, warsztaty do reperacji sieci itp.

Port rybacki w Wielkiej Wsi wyposażony będzie także w warsztaty reperacyjne dla kutrów i w tzw. slip, tj. w urządzenie do wyciągania na brzeg kutrów. Nośność jego wynosić będzie około 150—180 ton, co pozwoli na wyciąganie z wody nawet większych jednostek rybackich. Nadmienić należy, że port rybacki w Gdyni wyposażony jest w slip o nośności 50 ton, a więc znacznie słabszy.

Obok portu przewidziane jest powstanie osiedla rybackiego.

Stocznia Gdyńska weszła w nowy okres rozwoju

DNIA 16 lutego rb. m. Gdynia sprzedało stocznię gdyńską spółce akc. „Wspólnota Interesów" za cenę nabycia od Stoczni Gdańskiej (jako dawnego właściciela) oraz zwrot kosztów, jakie poniosło miasto w związku z przejęciem przedsiębiorstwa. Kwota ogólna, za jaką „Wspólnota Interesów" przejęła stocznię, wynosi 165.000 zł. M. Gdynia otrzymało udział w nowej stoczni w wysokości 10% akcyj, jako prowizję założycielską, a poza tym „Wspólnota Interesów" przyznała m. Gdyni bez względu na ilość posiadanych akcyj trzy miejsca w radzie nadzorczej na ogólną liczbę 7 członków rady. Miasto tym samym będzie posiadało wpływ na rozwój tej, tak ważnej placówki dla życia miasta portowego.

Dnia 23 lutego odbyło się zebranie wspólników stoczni gdyńskiej, na którym likwidatorzy otrzymali pokwitowanie, a stan likwidacyjny został zniesiony. Wybrano normalną radę nadzorczą i zarząd Stoczni Gdyńskiej. Nowa Stocznia przejęła program pracy przedsiębiorstwa, polegający na tym, że na terenach, na których dziś znajduje się stocznia, prowadzone będą nadal warsztaty reperacyjne łącznie z dokiem a przy kanale przemysłowym wybudowana zostanie **wielka stocznia,** wyposażona we wszystkie potrzebne dla takiego przedsiębiorstwa urządzenia. Przez fakt ostatecznego załatwienia sprawy stoczni gdyńskiej, którą interesowała się opinia całego kraju, Gdynia wkracza na nową drogę bardzo ważną dla miasta i portu, drogę powstawania wielkich placówek przemysłowych, związanych organicznie z Gdynią.

Dyrektorem Stoczni Gdyńskiej, nabytej przez „Wspólnotę Interesów", został mianowany kierownik fabryki zwrotnic i sprężyn przy zakładach przetwórczych huty „Piłsudski" w Chorzowie, inż. Arnold Badian.

Stacja Morska w Gdyni

W RAMACH inwestycyj obejmujących polskie rybołówstwo morskie przewidziana jest m. in. budowa gmachu dla Stacji Morskiej w Gdyni. Pod względem administracyjnym Stacja Morska jest związana z Instytutem Biologii Doświadczalnej im. Nenckiego, a władzę nadzorczą sprawuje Komitet Organizacyjny. Badania prowadzone przez Stację Morską są ściśle związane ze sprawami naszego rybołówstwa morskiego i mają na celu, przez poznanie biologii najważniejszych gatunków ryb użytkowych oraz stosunków biologicznych i hydrograficznych morza stworzyć racjonalne podstawy do ujęcia rybołówstwa morskiego w pewne normy, któreby zapobiegały na przyszłość wyczerpaniu zapasów ryb, stanowiących przedmiot połowów. W badaniach tych Stacja Morska współpracuje z podobnymi pracowniami naukowymi innych państw, będąc członkiem Międzynarodowej Rady do badań morza w Kopenhadze.

Dalsza rozbudowa magistrali węglowej Śląsk — Gdynia

Z WYPUSZCZENIEM na rynku francuskim II-ej emisji obligacyj Towarzystwa Kolejowego Francusko-Polskiego Kolei Herby Nowe — Gdynia, sprawa podjęcia dalszych prac przy budowie tej wielkiej magistrali ruszyła z martwego punktu. Rozbudowa istniejącej jednotorowej linii jest już kwestią najbliższego okresu czasu.

Fundusze, uzyskane z I-ej emisji obligacyj w kwocie 400 milionów franków francuskich, pozwoliły Towarzystwu na doprowadzenie jednotorowej linii Herby Nowe — Gdynia do stanu, który umożliwił jej tymczasową eksploatację przez PKP.

Jeżeli chodzi o program rozbudowy magistrali, to zamyka on się pod względem finansowym w granicach wpływów z II-ej emisji obligacyj Towarzystwa, tj. 540 milionów frs. Z sumy tej przewiduje się w pierwszym rzędzie dokończenie szeregu inwestycyj na obecnej jednotorowej linii, następnie zaś rozpoczęta ma być budowa odnogi Siemkowice — Częstochowa, długości około 25 km. Znaczenie gospodarcze tego odcinka jest poważne, gdyż nie tylko przechodzić on będzie przez połać kraju, pozbawioną dotychczas linii kolejowych, lecz stworzy bezpośrednie połączenie ośrodka przemysłowego Częstochowy z Bałtykiem. Ponad to przewiduje się podwojenie toru Siemkowice — Karsznice, które staje się konieczne na skutek budowy powyższej odnogi w celu odprowadzenia wzmożonego ruchu stacji Siemkowice, oraz podwojenie torów: Karsznice — Inowrocław i Nowa Wieś Wielka — Kapuścisko, które stanowią całkowite wykończenie magistrali węglowej.

Wreszcie z wpływów tej emisji Towarzystwo dokona zakupu taboru ruchomego, jak lokomotywy, wagony osobowe i towarowe, celem objęcia eksploatacji tej linii przez Towarzystwo.

Roboty na szlaku wiślanym Sandomierz-Bałtyk

W WIELKIM planie regulacji Wisły, która po jego wykonaniu stanie się jedną z najpotężniejszych w Europie arteryj komunikacji wodnej, podstawowe znaczenie dla całokształtu prac posiada uregulowanie dziś wciąż jeszcze zaniedbanego, środkowego biegu „Królowej rzek polskich". W nadchodzącym okresie letnim regulacja tej części Wisły posunie się poważnie naprzód. Rozpoczęte w latach ubiegłych prace nad obwałowaniem i pogłębieniem rzeki i jej dopływów na obszarze Kieleckiego prowadzone będą dalej w tempie wytężonym. Kontynuowana również będzie budowa zbiorników na Brynicy i Przemszy. Podjęta również będzie rozbudowa portów wiślanych.

Zamierzone roboty — poza zabezpieczeniem od powodzi województw kieleckiego i krakowskiego, mają w szczególności na celu: 1) przystosowanie do żeglugi rzek Zagłębia Dąbrowskiego (Brynicy i Przemszy), 2) związanie dzięki temu naszego ośrodka przemysłu węglowego z projektowanym okręgiem przemysłowym w sandomierskim i 3) w dalszej perspektywie — stworzenie wielkiego szlaku regularnej komunikacji rzecznej Wisłą między Sandomierzem a portami polskimi w Gdańsku i Gdyni.

Z podjętych i nakreślonych planem robót wykonano dotychczas 65 km. wałów Wisły i 37 km. wałów wstecznych na dopływach, 23 śluzy podwałowe i 8 km regulacji dopływów rzek: Szreniawy, Strumien i Koprzywianki.

Obecnie w związku z 4-letnim planem inwestycyjnym i w szybkim tempie zamierzoną rozbudową centralnego okręgu przemysłowego, roboty zostaną wzmożone i prowadzone będą jednocześnie w dwóch odcinkach w okolicy Szczucina i Sandomierza. Uzyska przy nich pracę kilka tysięcy robotników i znaczna ilość pracowników umysłowych.

Rozwój miasta Gdyni

OBSZAR Gdyni powiększył się od r. 1925 do 1936 przeszło dziesięciokrotnie. Kiedy w r. 1925 obszar miasta wynosił 638 ra, to przy końcu r. 1936 wynosił 6.582 ha. W tym samym tempie wzrastała liczba ludności, na terenie obecnej Gdyni zamieszkiwało w r. 1921 4.409 mieszkańców, a obecnie ludność Gdyni przekroczyła już 102 tys., jeżeli weźmie się jeszcze pod uwagę, że na terenie wioski Gdyni w r. 1921 mieszkało 1.260 osób, liczba mieszkańców powiększyła się przez okres rządów polskich prawie stokrotnie, podczas gdy terenowo miasto powiększyło się dziesiękrotnie.



Wyniki konkursu

architektoniczno - urbanistycznego na rozplanowanie Gdyni

W GDYNI dnia 22 ub. m. odbyło się otwarcie kopert z nazwiskami autorów prac nagrodzonych i zakupionych na konkursie powszechnym Stow. Architektów R. P. i Tow. Urbanistów Polskich na rozplanowanie molo południowego i terenów przyległych, oraz na projekt szkicowy żeglarskiego ośrodka morskiego w porcie i mieście Gdyni.

Nagrodę pierwszą — zł. 6000 — otrzymała praca nr 20, której autorami są inż. B. Damiecki i inż. arch. T. Sieczkowski (Gdynia).

Nagrodę drugą — zł 4000 — praca nr 4, nagrodzeni: inż. arch. M. Leykan i inż. arch. M. Spychalski (Warszawa).

Nagrodę trzecią — zł 3000 — praca nr 3, autorowie: inż. arch. J. Dachowicz i inż. arch. Z. Majerski (Lwów).

Konkurs miał na celu sharmonizowanie zabudowy o charakterze użytkowym przy basenie Prezydenta z przylegającą do tych terenów reprezentacyjną częścią miasta. Ukształtowanie plastyczne tej dzielnicy stanowić ma o wrażeniu, jakie Gdynia wywierać będzie od strony morza.

Program konkursu przewidywał zabudowę terenu między obecną ul. Waszyngtona i basenem oraz budynkami dla instytucyj, związanych z zadaniami i interesami portu. Molo południowe otrzymać ma na nabrzeżu basenu Prezydenta przystanie dla statków przybrzeżnych i bałtyckich oraz motorówek. Środkiem molo biec będzie szeroka aleja spacerowa zakończona pomnikiem Zjednoczenia Ziem Polskich.

Projektowana na szczycie Kamiennej Góry Bazylika Morska ma w przyszłości uwieńczyć całą tę wielką kompozycję urbanistyczną.



Gdynia — „Stocznia" w r 1928.



Gdynia — Stocznia w r. 1936

GDYNIA »NA PRZEDWIOŚNIU«

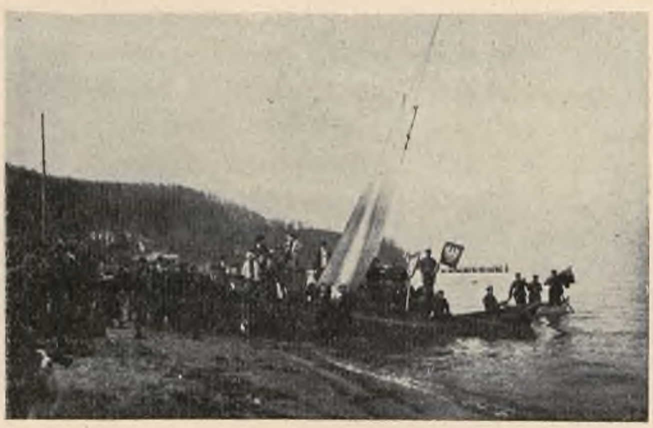


Gdynia — osada rybacka w r. 1918



Tereny na których powstał port dzisiejszy

10.2.1920. — Uroczystość objęcia Bałtyku w Kolibkach na granicy pol.-gdańskiej



Dawne wójtostwo niemieckie



Dawny dworzec kolejowy



1924. Pierwszy statek oceaniczny S/S Kentucky w budującym się porcie



GDYNIA WCZORAJ



1926. Dworzec Kolejowy P. K. P.



Ulica Portowa. Dąb Mestwina

1926. Budowa portu



1930. Urząd Morski



1933. Komisariat Rządu



1933. S/S Kościuszko przy Nabrzeżu Polskim



GDYNIA DZIŚ



1934. Dworzec morski



1936/7. Widok ogólny centrum miasta

1937. Nowowybudowany elewator zbożowy



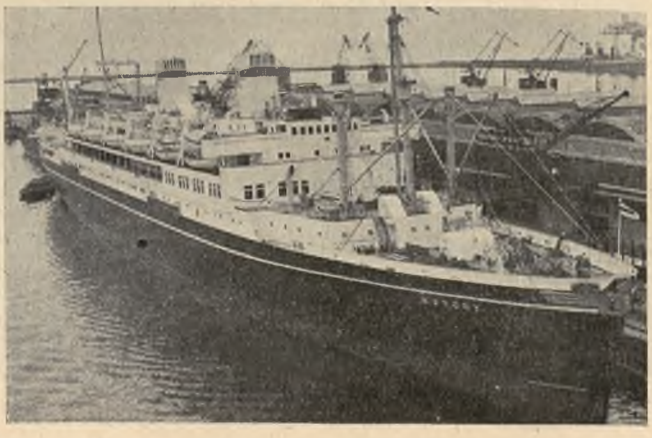
Widok na miasto i port zewnętrzny



Konstrukcja żelazna hal targowych (w budowie)



M/S Batory przy nabrzeżu dworca morskiego



SZWECJA

Polityka walutowa Szwecji pozostaje bez zmian

SZWEDZKI minister Finansów oświadczył ostatnio w związku z kampanią prasową na rzecz oderwania się od funta ang. i rewaluacji korony szwedzkiej—że podobne posunięcia nie są przewidziane ani na bliższą, ani też na dalszą przyszłość. Jak wiadomo, dały się słyszeć liczne głosy, zalecające wyjście Szwecji z bloku sterlingowego i podwyższenie parytetu korony, ażeby zahamować zwyżkę cen i przedłużyć okres dobrej koniunktury Szwecji.

Handel zagraniczny Szwecji w styczniu

STYCZNIOWE obroty handlu zagranicznego Szwecji są najwyższe od 1920 r. i wynoszą w przywozie 142,2 mil. kor., a w wywozie 123,0 mil. kor., wobec 133,5 i 105,7 mil. kor. w styczniu roku ubiegłego. W roku 1920 obroty były znacznie większe szczególnie w przywozie, który wynosił 233,8 mil. kor., wywóz tymczasem wynoszący 126,0 mil. kor. nie o wiele przewyższał wywóz w ubiegłym styczniu. Tłumaczy się to przede wszystkim tym, że żegluga wykorzystała w styczniu cieplejszą niż normalnie pogodę wywożąc intensywnie masę drzewną.

Obroty handlowe polsko-szwedzkie w 1936 r.

OBROTY polsko-szwedzkie w r. 1936, według statystyki szwedzkiej, wynoszą po stronie przywozu 58,5 miln. kor., wobec 48,7 miln. kor. w 1935 r.; po stronie zaś przywozu 20,1 miln. kor. wobec 15,7 miln. kor. w 1935 r.

Sprawa likwidacji koncernu Kreugera

ADMINISTRATOROWIE masy upadłościowej koncernu zapałczanego Kreugera opublikowali sprawozdanie za 1936 r. W okresie tym wpłynęło 13,1 miln. koron, co stanowi na koniec 1936 r. 75,1 miln. koron do dyspozycji wierzycieli.

Port w Malmö

GUNNAR HOLM
Konsul gen. R. P. w Malmö

WYJĄTKOWO korzystne położenie handlowo - geograficzne przy jednej z największych dróg komunikacyjnych handlu międzynarodowego oraz celowe i nawskroś nowoczesne urządzenia czynią z portu w Malmö wysoce dostosowany do wszelkich wymagań węzeł północno-europejskiego ruchu handlowego. Równocześnie port w Malmö jest jednym z najlepiej położonych punktów rozdzielczych i zbiorczych Skandynawii i basenu bałtyckiego.

Rozwój portu w Malmö datuje się mniej więcej od 50 lat. Przed półwieczem liczyło Malmö 38.000 mieszkańców, a dziś już przekracza liczbę 140.000. Szybki ten wzrost przypisać należy między innymi także doskonałym połączeniom z ważnymi ośrodkami gospodarczymi w kraju i zagranicą. W tym punkcie zbiegają się obie linie kolejowe, łączące Skandynawię z kontynentem. Tu również koncentruje się komunikacja lotnicza ze zbiegają się obie linie kolejowe, łączące Skandynawią i mieści się południowy węzeł szwedzkiej sieci kolejowej wraz z najlepszymi i najszybszymi połączeniami z całą Szwecją; sieć drogowa zaplecza jest gęsta i dostosowana do komunikacji z portem.

Sam port posiada doskonałe połączenia morzem z portami szwedzkimi oraz z większością innych znaczniejszych portów zarówno europejskich jak i pozaeuropejskich. Ruch statków w portach Malmö wynosił w r. 1935 ok. 7.650.000 NRT. przy 18.335 okrętów.



Malmö. Nabrzeże w Starym Porcie.

Porty w Malmö — port centralny, port wolnocłowy i port przemysłowy — są wyposażone w najnowsze urządzenia techniczne. Ładowanie statków odbywa się przy pomocy nowoczesnych dźwigów, a doskonale urządzone magazyny, częściowo posiadające centralne ogrzewanie i odpowiadające najwyższym wymaganiom, są po umiarkowanych stawkach dzierżawnych oddane do dyspozycji kupców, pragnących tu magazynować i sortować towary. Wszystkie magazyny posiadają połączenia z siecią kolei państwowych za pomocą bocznic kolejowych. W porcie wolnocłowym kupcy i przedsiębiorcy korzystają z wszelkich udogodnień, związanych z urządzeniami tego rodzaju portów. Na terenie portu przemysłowego sprzedaje się na cele przemysłowe grunty bardzo korzystnie położone ze względu na bliskość nabrzeży, kolei i nowej szosy Malmö-Göteborg. Stąd też ostatnimi czasy znaczne obszary znalazły tu nabywców. Dalsza rozbudowa portu przemysłowego jest obecnie w toku.

Za częścią zachodnią właściwego portu zakłada się osobny port naftowy, którego pierwsza faza budowy została właśnie ukończona. W związku z budową portu naftowego, gdzie statki mają zaopatrywać się w naftę bunkrową, powstała nowa, łatwo dostępna stacja węgla bunkrowego. W porcie centralnym miasto posiada dwa doki suche, z których większy ma 160 m długości i 25,75 m szerokości. W kwietniu 1935 r. uruchomiono wyposażoną w najnowsze zdobycze techniki stację kontroli masła z laboratoriami oraz obszernymi chłodniami; zyskał na tym zarówno wywóz masła jak i niektóre linie transportujące masło do Anglii i Niemiec. Nadto rozbudowano w kierunku północno-zachodnim nabrze-

że w tak zwanym Nowym Porcie; na powstałym w ten sposób nowym nabrzeżu Związek Spółdzielni (Kooperativa Törbunder) wzniesie w bliskiej przyszłości duży zakład przemysłowy. Wypada nadmienić, że teren portowy uzyskał doskonałe bezpośrednie połączenie z siecią drogową, szczególnie z drogą Zachodniego Wybrzeża (Västküstvägen) dzięki wykończeniu nowej drogi bitej tzw. Sjölundawägen. Dalsza rozbudowa portów jest w toku, przy czym uwzględnia się oczywiście wszelkie wymagania współczesnej techniki.

Poza tymi robotami publicznymi wykonano w portach w Malmö ostatnimi czasy także kilka budowli prywatnych. Tak nap. Sydsvanska Kraft Aktiebolaget (Południowo-szwedzkie Tow. Akcyjne Elektryczności) wykonało dwie nowe budowle przy swej elektrowni w Nowym Porcie; w porcie przemysłowym firma „Malmö Silo Aktiebolag" wybudowała elewator zbożowy, chłodnię i magazyn. Wreszcie koncern cementowy wykończył w roku ubiegłym przy „Skeppsbron" gmach dziesięcio piętrowy.

Portem celnym zarządza z ramienia miasta Dyrekcja Portu, której członkowie tworzą zarazem Zarząd Tow. Portu wolnocłowego (Malmö Frihamns Aktiebolag), kierującego jego ruchem. Z ramienia Dyrekcji portu sprawy służbowo-administracyjne załatwia Dyrektor Portu, który jest zarazem Dyrektorem Towarzystwa Portu Wolnocłowego.

FINLANDIA

Nowy prezydent Finlandii

W WYBORACH na prezydenta Republiki Finlandzkiej, które odbyły się dnia 15 lutego r. b., większością głosów przeszedł na miejsce dotychczasowego prezydenta Svinhufvud'a — Kyösti Kallio. Nowy prezydent piastował ostatnio godność premiera, przed tym zaś dyrektora Banku Finlandii. Jego kandydatura na prezydenta została wysunięta przez



Prezydent Kyösti Kallio.

stronnictwo agrarne. Urodzony w r. 1873, z zawodu rolnik poświęcił się wcześnie badaniu spraw rolniczych i spółdzielczych. W r. 1908 należał do grona założycieli partii agrarnej i z jej ramienia zasiadał w parlamencie od r. 1904. W latach 1920, 1924, 1927 i bez przerwy od r. 1929 był przewodniczącym parlamentu. W kilku gabinetach uczestniczył jako minister komunikacji i rolnictwa. Prezesem rady ministrów był w latach 1922 — 1924, w 1926 i 1929 — 1930, wreszcie od września 1936. Na prezydenta republiki kandydował dwukrotnie w r. 1925 i 1931.

Nowoobrany prezydent objął urzędowanie dnia 1 marca. W południe odbyło się plenarne posiedzenie parlamentu z udziałem rządu i korpusu dyplomatycznego.

Na posiedzeniu tym ustępujący prezydent Svinhufvud wygłosił przemówienie pożegnalne.

Wieczorem b. prez. Svinhufvud odjechał do swej posiadłości w Finlandii Wschodniej.

Nowy gabinet

PREZYDENT Kallio zatwierdził dnia 12 b.m. listę nowego gabinetu utworzonego przez prof. Cajandera. Rząd Cajandera składa się z przedstawicieli trzech stronnictw: partii postępowej, agrariuszy i soc.-demokracji. Prezes rady ministrów należy osobiście do partii postępowej. Nowy gabinet opiera się w parlamencie na większości 143 posłów na ogólną liczbę 200.

Wymiana towarowa polsko-fińska w 1936 r.

WYWÓZ z Polski do Finlandii wzrósł w 1936 r. w porównaniu do 1935 r. o 64 miln. fmk., tj. o przeszło 6 miln. zł, przy niewielkim wzroście wartości fińskiego eksportu do Polski.

Według statystyki fińskiej, wartość importu z Polski w 1936 r. wyraża się cyfrą 205 miln. fmk. Polska obecnie zajmuje 7-me miejsce wśród dostawców Finlandii, podczas gdy w 1935 r. zajmowała jeszcze 10-te miejsce. Ze względu na poważny wzrost siły nabywczej rynku fińskiego i zwiększone zapotrzebowanie półfabrykatów, możliwości zbytu towarów pochodzenia polskiego przedstawiają się nadal korzystnie.

Handel zagraniczny Finlandii w styczniu.

FIŃSKI bilans handlowy w styczniu kształtował się następująco (w miln. Fmk): eksport 484,8, import — 525,3. Nadwyżka importu wyniosła 40,5. Polska eksportowała do Finlandii towarów na sumę 20,9, a importowała za 0,9. Nadwyżka wynosi zatem 20 milionów Fmk.

Wzrost produkcji przemysłu fińskiego

WARTOŚĆ produkcji brutto przemysłu fińskiego wzrosła w 1936 r. w porównaniu z rokiem poprzednim o 5 miliardów Fmk. Wartość produkcji wynosiła ogółem 15,3 miliardów Fmk.

DANIA

Obroty towarowe Danii z zagranicą i z Polską w 1936 r.

WYSOKOŚĆ obrotów handlowych Danii z zagranicą w 1936 r. uległa poważnemu zwiększeniu tak po stronie importu, jak też i po stronie eksportu. Wartość importu wynosiła 1.484 miln. kor. duńskich, a więc o 154 miln. więcej, niż w 1935 r. Wartość eksportu osiągnęła wysokość 1.380 miln. kor. duńskich, tj. uległa powiększeniu o 113 miln. kor. dun., Nadwyżka importu nad eksportem wynosi zatem 104 miln. kor. dun., czyli o 41 miln. więcej, niż w 1935 r. Powiększenie salda w roku sprawozdawczym przypisywać należy z jednej strony zwyżce cen na towary importowane, z drugiej zaś strony znacznemu powiększeniu importu surowców dla przemysłu i rolnictwa.

W okresie sprawozdawczym Dania importowała towarów z Polski za 1 milion kor. dun. więcej, niż w 1935 r. i wartość tego importu w 1936 r. wyniosła blisko 27 miln. kor. Eksport towarów duńskich do Polski spadł o 340 tys. kor. i wyniósł 8.060 tys. kor. Na import towarowy z Polski składały się następujące artykuły: zboże, nasiona, drzewo, skóry, węgiel, żołądki cielece, konie, metale, wyroby z metali i inne.

Poprawa gospodarcza w Danii

SYTUACJA gospodarcza Danii w roku ubiegłym była dosyć korzystna. Ceny głównych artykułów eksportowych — bekonów, masła i jaj było kolejno—5%, 10% i 14% wyższe jak w roku 1935, jednakże notowania przy końcu roku były niższe jak w odpowiednim okresie porzedniego roku. Eksport masła i jaj wzrósł ilościowo około 5,5% i 16,5% (kolejno), podczas gdy eksport bekonu zmniejszył się o około 12%.

ŁOTWA

Wizyta łotewskiego komendanta P. W. w Polsce

W NIEDZIELĘ 7 b. m. przybył do Warszawy komendant główny łotewskiej organizacji przysposobienia wojskowego „Aizsargi" płk. K. Prauls w towarzystwie kpt. A. Ose. Na dworcu powitali gościa przedstawiciele Zw. Strzeleckiego z komendantem głównym ppłk. M. Frydrychem oraz kompania honorowa Zw. Strz.

W ciągu swego pobytu w Warszawie płk. Prauls złożył wizyty: ministrowi spraw wojsk. gen. Kasprzyckiemu, w M. S. Z., dowódcy O. K., gen. Trojanowskiemu, dyrektorowi PUWF, gen. Olszynie-Wilczyńskiemu oraz komendantowi „Strzelca" płk. Frydrychowi. Poza tym płk. Prauls zwiedził Centrum Wyszkolenia Z. S. i stadion W. P., złożył wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza.

10 b. m. goście łotewscy przybyli do Krakowa, gdzie złożyli hołd pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego w Krypcie Św. Leonarda na Wawelu. Wizytę w Polsce zakończył parodniowy pobyt w Zakopanem.



Powitanie komendanta Aizsargów płk. K. Praulsa na dworcu w Warszawie przez komendanta Strzelca płk. Frydrycha.

Organizacja „Aizsargi"

ORGANIZACJA „Aizsargi" powstała w zaraniu niepodległości Łotwy — w 1919 r. Liczy obecnie 50 tysięcy członków, w tym 12 tysięcy kobiet. Przeważna liczba członków rekrutuje się z mieszkańców wsi. Najwyższym zwierzchnikiem związku jest prezydent Ulmanis, a minister wojny, gen. Balodis jest honorowym prezesem Aizsargów. W organizacji prowadzona jest nie tylko praca przysposobienia wojskowego, ale także praca kulturalno-oświatowa i sportowa.

Rekrutacja sezonowych robotników rolnych do Łotwy

PREZES łotewskiej izby rolniczej Dzerve i konsul Polski w Rydze podpisali umowę o warunkach pracy sezonowych robotników polskich w gospodarstwach rolnych na Łotwie. Przyjazd robotników z Polski nastąpi w kwietniu, w liczbie w tym roku ograniczonej do 17.000.

Handel zagraniczny Łotwy w styczniu

HANDEL zagraniczny Łotwy w styczniu 1937 r. kształtował się następująco: eksport wyniósł 15,5 miln. łatów, import zaś 12,3 miln. łatów. Saldo dodatnie — 3,2 miln. łatów.

NORWEGIA

Importerzy norwescy niezadowoleni z angielskich dostaw węgla

NA POSIEDZENIU Związku Norweskich Importerów Węgla, które odbyło się w końcu ub. miesiąca w Oslo, stwierdzono niemożność zaspokojenia przez eksporterów brytyjskich całego zapotrzebowania na węgiel kamieny, koks itd. ze strony Norwegii. Jak wiadomo, układ handlowy angielsko-norweski zobowiązał Norwegię do zaopatrywania się w węgiel przede wszystkim w W. Brytanii, której górnictwo węglowe ma dostarczyć olbrzymiego procentu całego zapotrzebowania Norwegii.

Obecnie okazuje się, że górnictwo brytyjskie nie może w całej rozciągłości dotrzymać swoich zobowiązań, to też importerzy norwescy, chcąc dostosować się do postanowień układu, muszą przepłacać węgiel angielski, tracąc na tym poważne sumy. Konferencja postanowiła prosić norweskie czynniki miarodajne o spowodowanie, aby eksporterzy angielscy dokładnie wykonywali warunki umowy co do ilości, jakości i dostawy, względnie aby umowa została zrewidowana.

ESTONIA

19-a rocznica niepodległości Estonii

19 TA rocznica niepodległości Estonii przypadająca d. 24 lutego, odbyła się w Tallinie i w całym państwie b. uroczyście. Po akademi dla młodzieży szkolnej w sali koncertowej „Estonii", odbyła się wielka parada wojskowa w obecności prezydenta państwa, korpusu dyplomatycznego i gości specjalnie przybyłych do Tallina. Wieczorem prezydent państwa podejmował rząd, gości zagranicznych i prezydium zgromadzenia narodowego obiadem na zamku Kadriog.

* * *

Z okazji święta narodowego Estonii P. Prezydent Rzplitej prof. I. Mościcki przesłał na ręce prezydenta Paetsa serdeczny telegram gratulacyjny.

* * *

Święto narodowe Estonii obchodzone było również w sposób uroczysty w Warszawie, gdzie w niedzielę 28 lutego urządzona została staraniem Towarzystwa polsko-estońskiego wielka akademia w sali Rady miejskiej.

Na akademię przybyli reprezentanci korpusu dyplomatycznego, minister pełnomocny Estonii p. Hans Markus, przedstawiciele M. S. Z., M. S. Wojsk., Związku Strzeleckiego i bratniego estońskiego Kaitselit'u, reprezentanci świata kulturalnego warszawskiego oraz kolonii estońskiej w Warszawie.

Uroczystość zagaił prezes Tow. polsko-estońskiego inż. Zienkiewicz, witając przybyłych i podkreślając, że przyjaźń polsko-estońska nie ogranicza się jedynie do stosunków politycznych i datuje się od czasów, kiedy oba narody żadnych aktów politycznych zawierać nie mogły. Prez. Zienkiewicz zakończył przemówienie okrzykiem na cześć Pana Prezydenta Estonii i gen. Laidonera.



Prezydent Konstantin Paets.

Następnie wygłosił przemówienie minister pełnomocny Estonii w Warszawie p.

Markus, stwierdzając, że naczelną wytyczną narodu estońskiego jest dążność do pokojowego współżycia i rozwoju narodów, do zgodnej, braterskiej współpracy z bliższymi i dalszymi sąsiadami. Na tej drodze spotykamy się z Polską.

Minister zakończył przemówienie życzeniami pomyślności dla Polski, P. Prezydenta Rzplitej i Marszałka Śmigłego Rydza.

Następnie odbyła się część koncertowa.

Nowa konstytucja estońska

PROJEKT konstytucji Estonii, zgłoszony przez prezydenta Paetsa, został przyjęty przez Zgromadzenie Narodowe na posiedzeniu w d. 28 lutego rb. jako podstawa nowej konstytucji 96 głosami przeciw 10.

W ciągu 6 miesięcy zgromadzenie narodowe opracuje na tej podstawie i uchwali nową ustawę konstytucyjną.

Rozwój motoryzacji w Estonii

W ZWIĄZKU z ogólną pomyślną koniunkturą w Etonii, motoryzacja kraju robi w dalszym ciągu duże postępy. Liczba zarejestrowanych samochodów na dz. 1 stycznia 1937 r. wynosi 6 tys. wobec 5,102 w r. ub. Największy wzrost wykazały motocykle — 21%, auta ciężarowe—20% i osobowe—14%. Wzrost ten w pierwszym rzędzie wykazuje Tallin — 30% i na drugim miejscu Tartu.

Ustawa o Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni

W „Dzienniku Ustaw R. P." z dnia 5 marca rb. Nr 16, p. 103 ogłoszona została ustawa z dnia 22 lutego 1937 r. o Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Ma ona brzmienie następujące:

Art. 1. (1) Państwowa Szkoła Morska, istniejąca w Gdyni, jest zakładem naukowo-wychowawczym, przeznaczonym do przygotowywania wykwalifikowanych zawodowo pracowników żeglugi morskiej oraz zawodów pokrewnych. Cele te osiąga szkoła przez teoretyczne i praktyczne kształcenie zawodowe z uwzględnieniem potrzebnego zakresu wykształcenia ogólnego oraz wychowanie społeczno - obywatelskie.

(2) Państwowa Szkoła Morska jest zorganizowana jako szkoła zawodowa stopnia licealnego w rozumieniu art. 31 ustawy z dnia 11 marca 1932 r. o ustroju szkolnictwa (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 389).

Art. 2. Uprawnienia absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej określają przepisy specjalne, w szczególności przepisy o kwalifikacjach oficerów polskiej marynarki handlowej.

Art. 3. Nadzór zwierzchni nad działalnością Państwowej Szkoły Morskiej w zakresie wykształcenia zawodowego wykonywa Minister Przemysłu i Handlu, w zakresie zaś wykształcenia ogólnego oraz wychowania społeczno - obywatelskiego — Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu.

Art. 4. (1) Statut normuje sprawy ustroju i organizacji szkoły, w szczególności: okres trwania nauki w zakresie zarówno teoretycznym, jak praktycznym, egzaminy i dyplomy, karność szkolną i umundurowanie uczniów, wysokość i sposób pobierania opłat szkolnych oraz gospodarką finansową.

(2) Statut nadaje Państwowej Szkole Morskiej Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

(3) Statut zostaje ogłoszony w Monitorze Polskim.

Art. 5. (1) Przy szkole mogą być tworzone zakłady lub instytuty pomocnicze, przeznaczone do prac specjalnych, związanych z zawodowym kształceniem pracowników żeglugi morskiej lub z pracami badawczymi w dziedzinie spraw morskich.

(2) Statuty tego rodzaju zakładów i instytutów ustala Minister Przemysłu i Handlu.

(3) Przepisy powyższe dotyczą również internatu szkolnego.

Art. 6. (1) W celu niesienia pomocy w kształceniu uczniów Państwowej Szkoły Morskiej może być przy szkole utworzony fundusz stypendialny, posiadający osobowość prawną.

(2) Zasady organizacji i administrowania funduszem stypendialnym ustali statut, wydany przez Ministra Przemysłu i Handlu.

(3) Przepisy powyższe nie wyłączają możności tworzenia fundacji stypendialnych na wyżej wymienione cele na zasadach ogólnych.

Art. 7. Uczniowie i kandydaci, zarówno w szkole jak i na statku szkolnym, wychowywani są w duchu karności wojskowej.

Art. 8. Stosunek służbowy mianowanego grona nauczycielskiego Państwowej Szkoły Morskiej określa ustawa z dnia 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej.

Art. 9. Grono nauczycielskie i pracownicy administracyjni Państwowej Szkoły Morskiej oraz oficerowie i załoga statku szkolnego noszą umundurowanie, określone przepisami ogólnymi o umundurowaniu funkcjonariuszów polskiej marynarki handlowej.

Art. 10. Państwowa Szkoła Morska może być zwinięta na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów, która jednocześnie postanowi o przeznaczeniu pozostałego mienia szkoły oraz funduszu stypendialnego.

Art. 11. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Art. 12. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Stan polskiej floty handlowej

OMAWIAJĄC rozwój i stan polskiej floty handlowej, tyg. „Polska Gospodarcza" (zeszyt 10 z dn. 6 bm.) podkreśla, że flota nasza nie jest obciążona balastem starych statków. Normalnie statek do 10 lat uważa się za młody, a po 20—30 latach kończy zasadniczo swą służbę. Otóż na ogólną pojemność naszej floty handlowej 97,4 tys. ton rej. brutto, statki w wieku do 10 lat reprezentują tonaż 49,4 tys. ton rej. brutto; tak więc przeszło połowa statków należy do statków młodych; statków starych, zbliżających się już do swej krańcowej granicy wieku (20—30 lat) mamy 24 o pojemności 27,1 tys. trb.

Przeszłość Kępy Oksywskiej w tradycji ludowej

KĘPA Oksywska, stanowiąca dziś piękną miejscowość nad morzem polskim, w odległych czasach według tradycji ludowej była wyspą, nawiedzaną bardzo często przez kupców fenickich i rzymskich. Tego rodzaju tradycja przywiązana jest do ongiś miasta Helu. Kupcy feniccy i rzymscy rzekomo przybywali tu po specjalnie gruboziarnisty piasek, z którego złotnicy wyrabiali formy do wytapiania złota, srebra i miedzi. Kępa Oksywska pomimo dość gęstego zamieszkania nie zatraciła wiele swego dawnego charakteru, dzikiego i tajemniczego. Liczne wąwozy i parowy dodają tej miejscowości jedynie uroku. Oksywie szczyci się najstarszym i pierwszym wogóle na wybrzeżu kościołem.

Targi Gdyńskie

NA tegorocznych Targach Gdyńskich, które odbędą się od 20 czerwca do 4 lipca 1937 r. reprezentowane będą następujące działy:

Dział budowlany, zawierający maszyny i materiał budowlany oraz rzemiosło, związane z budownictwem. Poza tym przewidziane są eksponaty z zakresu budownictwa osiedli oraz wnętrz, dostosowanych do współczesnych potrzeb.

Dział budowy dróg i motoryzacyjny uwypukli łączność z 4-letnim planem inwestycyjnym Gdyni oraz powiatów północnych. Ma on za zadanie przedstawić najnowocześniejszy materiał drogowy, jaki udało się w ostatnich czasach przygotować, aby umożliwić Gdyni i powiatom kaszubskim wykorzystanie najnowszych zdobyczy techniki przy budowie nowych dróg, których plany są zatwierdzone. Równocześnie, ze względu na obronność wybrzeża, dział ten ma za zadanie umożliwienie ludności motoryzacji na wybrzeżu. Oba zatem powyższe działy dotyczą interesów samej Gdyni, jej rozwoju zarówno pod względem budowli, jak i arteryj komunikacyjnych.

Dział przemysłu rybnego zetknie producenta gdyńskiego ryb wędzonych i konserw z odbiorcą w głębi kraju, a ponadto wskaże rynek zbytu dla przemysłu pomocniczego, a mianowicie beczek, skrzynek, puszek do konserw itp. W tym dziale zostanie również umieszczona produkcja, mająca związek z rybołówstwem, jak n. p. ubiór rybacki, liny, łańcuchy, kotwice, sieci i inny sprzęt rybacki.

Dział turystyki i przemysłu kaszubskiego zobrazuje wysokie walory wypoczynkowe i przyrodnicze „Szwajcarii Kaszubskiej", położonej w bezpośrednim sąsiedztwie Gdyni. Niezależnie jednak od tego w związku z dużym napływem turystów krajowych i zagranicznych do Gdyni, w okresie „Święta Morza", a więc jeszcze przed właściwymi wakacjami, przewiduje się urządzenie również propagandy wszystkich uzdrowisk polskich.

Dział uprzemysłowienia Gdyni przeznaczony jest dla przemysłu, handlu i finansistów, noszących się z zamiarem inwestowania kapitałów w przemyśle gdyńskim. Zwiedzający znajdą w nim przedstawione najważniejsze składniki kalkulacyjne produkcji przemysłowej, mającej szanse rozwoju i rentowności w Gdyni. Ze względu na słabe uprzemysłowienie wybrzeża, a jednocześnie na pojemny rynek wewnętrzny i eksportowy, przemysł w Gdyni posiada przed sobą wielką przyszłość, niedostatecznie jeszcze wykorzystaną przez kapitał. Dział uprzemysłowienia Gdyni, przez jasne zobrazowanie sytuacji gospodarczej miasta portowego i kształtujących się w nim warunków rozwojowych, pozwoli zredukować wysiłki sfer zainteresowanych, oszczędzając zbędnych nakładów i ograniczając ryzyko inwestujących.

Handel światowy w 1936 r.

WEDŁUG danych Ligi Narodów, handel światowy w 1936 r. wykazał wzrost w porównaniu z r. 1935, przy czym przeciętna miesięczna importu światowego za 1936 r. stanowi 1.012 miln. dolarów w złocie, a w 1935 r. — 932 miln. dolarów w złocie. Zaznaczyć należy, że podane przeciętne miesięczne nie obejmują handlu Włoch i Hiszpanii. Po stronie eksportu światowego przeciętna miesięczna za 1936 r. wynosi 972 miln. dol. w złocie, a za 1935 r. — 899 miln. dol. w złocie, również z wyłączeniem Włoch i Hiszpanii. Obliczenie prowizoryczne wartości importu światowego w 1936 r. z uwzględnieniem Hiszpanii w ciągu 7-miu pierwszych miesięcy wykazuje kwotę 12,2 mild. dol. w złocie, a wartość eksportu światowego 11.7 mild. dol. w złocie.

Nagrodzeni na wystawie morskiej

DNIA 27 lutego rb. odbyło się w Tow. Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie pod przewodnictwem prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. br. Kazimierza Sosnkowskiego, posiedzenie Sądu Konkursowego Wystawy Morskiej celem przyznania nagród Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Nagrody otrzymali:

I nagrodę — Michalina Krzyżanowska za obr. ol. „Port rybacki w Helu".

Dwie równorzędne II nagrody — Marian Mokwa za obr. ol. „Basen rybacki portu gdyńskiego" i Konrad Srzednicki za autolit. „Jastarnia".

Trzy równorzędne nagrody III — Aleksander Sołtan za autolit. „Port rybacki w Helu", Janina Bobińska-Paszkowska za obr. ol. „Stary port w Helu" i Antoni Suchenek za obr. ol. „Motyw z portu w Gdyni".

Nagrodę w postaci biletu na wycieczkę morską — Tadeusz Cieślewski (syn) za drzeworyt „Polskie morze".

Nagrody zapewniające pobyt miesięczny nad morzem — Bolesław Surałło-Cajduczeni za akwar. „Dźwigi" i Kazimierz Korczak-Mleczko za ob. ol. „Łodzie rybackie".

Podziękowania za wystawione dzieła— Helena Dowkontt za obr. ol. „Capri I", Zdzisław Kraśnik za akw. „Mewa", Adam Malicki za obr. ol. „Motyw z Helu", Włodzimierz Nałęcz za akwafortę „Dar Pomorza", Maciej Nehring za akwarelę „Stary port w Marsylii", Jerzy Rupniewski za akw. „Holenderski pejzaż z Helu", Adam Rychtarski za obr. ol. „Orłowo III", Zofia Stankiewicz za akw. „Nowy port w Helu", Franciszek Szwoch za obr. ol. „Poranek", Wojciech Weiss za obr. ol. „Mgła" i Wacław Żaboklicki za pastel „Widok Gdyni".

Bilans handlowy Polski w lutym b. r.

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się w lutym rb. — według tymczasowych obliczeń Gł. Urzędu Statystycznego — następująco:

Przywóz 232,963 ton, wartości 81,521 tys. zł.

Wywóz 1.050.137 ton, wartości 92.251 tys. zł

Dodatnie saldo wynosi więc w lutym 10.730 tys. zł.

W porównaniu ze styczniem r. b. wywóz zmniejszył się o 6.109 tys. zł., natomiast przywóz zmniejszył się o 9.154 tys. zł.

„Mar Cantabrico"

W PIERWSZYCH dniach marca opinia całego świata zelektryzowana została sensacyjnymi doniesieniami prasy i agencyj informacyjnych o tragicznym końcu statku hiszpańskiego „Mar Cantabrico", który, myląc swe ślady przed okrętami wojennymi powstańców gen. Franco, starał się przewieźć z Ameryki dla rządu w Walencji obfity transport materiału wojennego.

S/S „Mar Cantabrico" był transportowcem motorowym o pojemności 6.000 ton, rejestrowanym w Bilbao pod nazwą „Mar Cantabrico". Statek ten w dniu 6 stycznia rb. na parę godzin przed uchwałą Kongresu amerykańskiego, rozciągającą nowe ustawy o neutralności St. Zj. wobec wojny domowej w Hiszpanii, opuścił port nowojorski z ładunkiem 8 samolotów oraz olbrzymią ilością amunicji i materiałów wojennych, przeznaczonych dla rządu „czerwonego" w Hiszpanii. Cały ładunek statku, powiększony jeszcze w meksykańskim porcie Vera Cruz, przedstawiał wartość ½ miliona funtów szterlingów. Na pokładzie statku znajdowało się 150 ludzi załogi oraz 17 pasażerów.

W chwili spotkania się z okrętami gen. Franco S/S „Mar Cantabrico" płynął pod dwiema flagami, mając z jednej strony flagę Hiszpanii, a z drugiej brytyjską. Nazwa statku była zamalowana, a na jej miejsce umieszczono nazwę „Adda", a jako miejscowość pochodzenia New Castle. Jak się okazało s/s „Mar Cantabrico" był śledzony od chwili opuszczenia New Yorku przez emisariuszy gen. Franco. W chwili znalezienia się statku na Atlantyku w pobliżu Zatoki Biskajskiej, został on zbombardowany w dniu 9 marca rb. przez krążownik powstańczy „Canarias". Statek stanął w płomieniach lecz wbrew pierwszym doniesieniom agencyj telegraficznych — nie zatonął. Załoga s/s „Mar Cantabrico" została w większości wyratowana przez krążownik „Canarias".

„Mar Cantabrico" został szczęśliwie przyholowany przez krążownik „Canarias" do San Sebastian, gdzie na zarządzenie władz rządu narodowego wyładowano cały ładunek materiału wojennego, po czym statek został zatopiony.

Hasło „Święta Morza"

W LOKALU Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie odbyło się 10 b. m. zebranie organizacyjne komitetu „Święta morza".

Zebranie zagaił prezes LMK, gen. Kwaśniewski, który podkreślił, że uroczystości morskie mają na celu wzmocnić w społeczeństwie polskim propagandę na rzecz funduszu obrony morskiej, zadań morskich i kolonialnych państwa.

Następnie odbyły się obrady nad wyborem hasła „Święta Morza".

Z pośród 7 zgłoszonych haseł, wybrano jako najbardziej odpowiadające celowi **„Płucami Śląska — Gdynia i Gdańsk, puklerzem — okręty Rzeczypospolitej".**

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m. styczeń 1937 r. Polskiej Agencji Morskiej

ROK 1937 rozpoczął się pod znakiem tendencji silnie zwyżkowej frachtów, a to ze względu na brak tonażu, który powstał przez silne mrozy i panujące przez blisko trzy tygodnie sztormy, zwłaszcza koło wybrzeży duńskich.

Stąd też wynikły duże trudności przy wynalezieniu odpowiedniego tonażu dla pojawiających się na rynku towarów, w szczególności zboża i drewna, a statki już poprzednio zafrachtowane często nie były w stanie dotrzymać swej pozycji, nawet w granicach do trzech dni, co w konsekwencji pociągnęło za sobą straty w postaci postojowego wagonów przy węglu, zbożu i drewnie.

ANGLIA.

W okresie sprawozdawczym płacono za D. B. B. z Gdańska do Londynu S.C.D. sh. 31/—, per std. na warunkach Baltwood not. Za obrzynane drewno twarde płacono sh. 50/—, za nieobrzynane twarde płacono sh. 55/—, w obydwu wypadkach na warunkach Baltwood gross.

Za statek o wielkości 500—700 std. do Hull płacono sh. 31—33/—, na warunkach Baltwood gross.

Ditto — Tyne — sh. 32/—.

Za statek o wielkości 600 std. do Gromsby płacono aż do sh. 34/—, na warunkach Baltwood gross.

Zaznaczyć jeszcze należy, że po przejściowych zaburzeniach atmosferycznych tendencja frachtów jest stała i nie należy spodziewać się rychłych obniżek stawek.

HOLANDIA.

Do Holandii odprawiono cały szereg statków linii regularnej ze zbożem, drewnem i drobnicą po stawkach konferencyjnych.

Eksport zboża do tego kraju nie przewyższał normalnych cyfr i wymienić jedynie należy wyeksportowanie większej ilości żelaza, którą przewieziono do Rotterdamu częściowo statkami linii regularnej, a częściowo trampami.

BELGIA.

W związku z wstrzymaniem eksportu żyta, eksport zboża był dość umiarkowany, tak, że frachtowanie trampów nieco osłabło.

Na ogół płacono do Antwerpii za zboże ciężkie sh. 3/9 — 4/- gold. Za zboże lekkie — sh. 4/3 do 4/6 gold.

Poza tym eksportowano zwykłe ilości drewna i drobnicy.

DANIA.

W związku z faktem, że eksport do Danii odbywa się przede wszystkim statkami motorowo-żaglowymi, których ze względu na porę roku było bardzo mało, odbiło się to na stawkach frachtowych. Płacono do jednego portu Danii, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, za makuchy RM 7.—, za zboże RM 6.—.

Na ogół ukazała się dość duża ilość ładunków, tak że można było zafrachtować wiele małych statków przy tendencji zwyżkowej frachtów.

WĘGIEL.

W dziedzinie eksportu węgla panowała na ogół tendencja dość stała i stawki utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Za statek o wielkości ca 3000 ton płacono:

Gdańsk/Gdynia—	Antwerpia	sh.	5/9
„	Rotterdam	„	6/6
„	Amsterdam	„	6/6
„	Rouen	„	7/6
„	Nantes	„	9/-
„	Bordeaux	„	9/3
„	Nicea	„	10/6
„	Oran	„	11/-
„	Kopenhaga	„	5/3
„	Gotenburg	„	5/- - 5/3
„	Stockholm	„	5/-

W okresie sprawozdawczym, w przeciwieństwie do miesiąca uprzedniego, eksport węgla do Południowej Ameryki był bardzo ożywiony, a to ze względu na potanienie frachtów morskich z La Plata w kierunku Europy Zachodniej.

Wymienić należy zafrachtowanie kilku statków do Buenos Aires o wielkości ca. 7000 ton, za które płacono sh. 13/6, i kilka statków o wielkości 5000 ton, za które płacono sh. 14/-.



I KRONIKA MIEJSKA

ODZNACZENIE WYBITNYCH SZWEDÓW.

Bawiąc służbowo w Gdyni dyrektor departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, inż. Leonard Możdżeński, udekorował w dniu 20.II. br. w imieniu Ministra Przemysłu i Handlu Złotym Krzyżem Zasługi pastora szwedzkiego w Gdyni Daniela Cederberga. Odznaczony pastor brał wybitny udział przy realizacji budowy Domu Marynarza Szwedzkiego w Gdyni oraz położył wielkie zasługi na polu zbliżenia polsko-szwedzkiego.

Dnia 24 lutego dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski udekorował w imieniu Ministra Przemysłu i Handlu Złotym Krzyżem Zasługi p. Karola Kammeströma, kapitana szwedzkiego statku „Viking", za czynną współpracę z portem gdyńskim.

GOŚCIE NORWESCY W GDYNI.

W ostatnich dniach lutego rb. bawili w Gdyni: inż. Frieder Feddersen oraz kapitan portu p. Holter z Sarpsforgu w Norwegii. Goście norwescy złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, następnie zaś zwiedzili port i jego urządzenia oraz miasto.

WIZYTA DYREKTORA PORTÓW BUŁGARSKICH W GDYNI.

Dnia 15 lutego bawił w Gdyni przedstawiciel kolei i portów bułgarskich p. Nikifor Popow. Gość bułgarski zwiedził port oraz jego urządzenia w towarzystwie przedstawiciela Urzędu Morskiego, kolei i Rady Interesantów portu, wyrażając duże uznanie dla dokonanego dzieła. Nikifor Popow jest reprezentantem Bułgarii w zakresie kolejnictwa i portów na Czechosłowację, Węgry i Polskę z siedzibą w Pradze.

Z GDYŃSKIEJ RADY PORTOWEJ.

W dniu 16 lutego odbyło się zebranie gdyńskiej Rady Portowej, któremu przewodniczył dyrektor Urzędu Morskiego. Na zebraniu tym omawiano m. in. kwestie: sanitariatu portowego, holownictwa i ewentualnego lodołamacza, niektórych opłat oraz bieżące sprawy eksploatacyjne, techniczne i kolejowe. Wreszcie poruszono sprawę rozpowszechniania niezgodnych z rzeczywistością wiadomości o porcie gdyńskim, które eksploatowane są następnie przez niechętne portowi polskiemu odłamy prasy zagranicznej.

Z INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

W Gdyni odbyło się ostatnio zebranie komisji naukowych Instytutu Bałtyckiego. Na zebranie przybyli przedstawiciele wszystkich miast uniwersyteckich Polski w liczbie 25 osób, m. in. przybyli: prof. Jan Loth, prof. Lipiński, dr Gorzuchowski. dyr. Strum de Strem. Zarząd główny Ligi Morskiej i Kolonialnej reprezentował gen. Kwaśniewski, Ministerstwo W. R. i O. P. Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwo Spraw Zagranicznych reprezentowane były przez swych delegatów, przy czym Ministerstwo Przemysłu i Handlu reprezentował dyrektor Departamentu Morskiego inż. Możdżeński. Na zebraniu były również reprezentowane koła naukowe Śląska oraz Gdańska i Gdyni. Zebraniu przewodniczył prof. dr Jan Loth.

WALNE ZEBRANIE MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

W dniu 2 bm. odbyło się zebranie Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem prof. Siedleckiego. Na zebraniu tym uchwalono budżety dla hali i chłodni rybnej, stoczni rybackiej, fabryki mączki rybnej oraz załatwiono szereg spraw bieżących.

NOWE DŹWIGI W PORCIE GDYŃSKIM.

W porcie gdyńskim rozpoczęte zostały prace nad montażem trzech nowych dźwigów przeznaczonych na nabrzeże Stanów Zjednoczonych. Dźwigi te, każdy o nośności trzech ton, będą posiadały wysięgi 20-metrowe. Oddanie powyższych dźwigów do eksploatacji nastąpi w bieżącym miesiącu.

INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM.

W styczniu br. wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje: Przy dojeździe do bocznicy do wędzarń wykonano 230 m. sześć. robót ziemnych, ułożono 25 m. kw. podkładu drewnianego, 85 m. bież. krawężnika, oraz zabrukowano 345 m. kw. jezdni. Przy dojeździe do kąpieliska portowego przy ul. Warsztatowej, wykonano 30 m. sześć. robót ziemnych, ułożono 10 m. bież. krawężnika i ustawiono 10 m. bież. balustrady. Przy zasobniku dla rudy na nabrzeżu Szwedzkim ułożono 63 m. kw. chodnika drewnianego. Poza tym w portowej sieci wodociągowej przełączono instalację hali i budowy kutrów Stoczni Rybackiej i Fabryki Mączki rybnej przy ul. Rybackiej. Ruch budowlany, z powodu mrozów, wykazał zastój. Prace budowlane zostały zawieszone na okres zimowy; również w tym czasie nie wykonywano budowli morskich i robót czerpalnych.

ARBITRAŻ BAWEŁNY W GDYNI.

Jak donoszą dzienniki sprawa uruchomienia w Gdyni arbitrażu bawełny została ostatnio przesądzona w sensie pozytywnym. Plan ten zostanie zrealizowany dzięki inicjatywie sfer gdyńskich i łódzkich, które napotkały na całkowite zrozumienie ze strony czynników rządowych.

Budowa własnego gmachu, w którym mieścić się mają biura arbitrażu bawełny w Gdyni zostanie przesądzona na walnym zgromadzeniu „Zrzeszenia Interesentów Handlu Bawełną w Gdyni", które zostało zwołane do Łodzi na dzień 18 bm. Projektowany własny gmach 4-piętrowy stanąć ma przy ul. Żeromskiego naprzeciw placu, który upatrzono na budowę gmachu dla Izby Przemysłowo-Handlowej. Własny gmach biurowy, przeznaczony na siedzibę dla biur instytucji arbitrażowej, stanowić ma podstawę finansową tej instytucji, albowiem mieścić będzie szereg lokali biurowych, przeznaczonych do wynajęcia. Kosztorys budowy, bez parceli, projektowany jest w ramach 600 tys. zł.

Arbitraż bawełny w Gdyni podjęty zostanie wiosną roku przyszłego. Obecnie komisja arbitrażowa kończy swe prace związane z ustaleniem regulaminu arbitrażowego, również dobiegają końca prace komisji regulaminowej, która porozumiewa się z domami amerykańskimi co do ustalenia regulaminu pracy.

HANDEL GDYNI Z ZAPLECZEM.

Gospodarcze Archiwum Morskie w Gdyni komunikuje, że handel Gdyni z zapleczem na drogach wodnych śródlądowych jest przedmiotem rozważań „Deutsche Verkehrs Nachrichten", które stwierdzają, że Gdynia i na tej drodze konkuruje coraz bardziej z Gdańskiem. Gdyński obrót w roku ubiegłym wyniósł 102 tys. ton, z czego przypada na ruch do zaplecza Gdyni 46 tys. ton, w kierunku zaś odwrotnym 56 tys. ton. Głównym obiektem handlu zaplecza z Gdynią jest cukier — 36.500 ton; natomiast z Gdyni

wysyła się w głąb kraju na statkach rzecznych następujące towary: ryż — 17.800 t., nasiona i owoce oleiste—2.750 t., kakao — 1.800 t., suszone owoce — 1.750 t., tłuszcze i oleje roślinne — 22.857 t. Są to więc towary wysokowartościowe, których transport z Gdyni i do Gdyni jest miernikiem wartości komunikacji wodnej z tym portem. W ruchu w kierunku do wybrzeża główną rolę odgrywa dorzecze górnej Noteci; transport w głąb kraju idzie głównie do Warszawy i portów, położonych nad Wisłą środkową. Obroty Gdyni w ruchu wodnym śródlądowym wynosiły w 1935 r. 132 tys. ton, a w 1934 r. 116 tys. ton. Aczkolwiek Gdynia leży o 25 klm od ujścia Wisły i nie posiada bezpośredniej komunikacji wodnej śródlądowej, konkuruje w tym ruchu coraz skuteczniej z Gdańskiem, pomimo że holowanie na morzu statków, przeznaczonych do żeglugi śródlądowej, jest i niebezpieczne i drogie.

Gospodarcze Archiwum Morskie dodaje, że ruch towarowy na Wiśle wynosił w kierunku do Gdańska w dół Wisły w 1934 r. 381.263 ton, a w 1935 r. — 419.910 ton. W górę Wisły w 1934 r. przetransportowano 155.331 ton, a w 1935 roku — 148.929 ton.

ROZWÓJ PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W OSTATNICH 3 LATACH.

Począwszy od 1932 r., w którym uruchomiono halę i chłodnię rybną w porcie rybackim w Gdyni, widoczny jest stały wzrost obrotów rybnych. Własne rybołówstwo morskie, jak również import, otrzymały dogodne warunki rozwoju. Dalsze inwestycje w porcie rybackim (nowe magazyny śledziowe, nowa chłodnia śledziowa, zamrażalnia ryb, nowe tory kolejowe itp.) przyczyniły się do przyciągnięcia firm importowych.

Obroty rybne w ostatnich 3 latach przedstawiały się następująco (import i własne połowy): ogółem dowieziono ryb w 1934 r. 27.949 ton, w 1935 r. — 38.551 ton i w 1936 r. — 56.023 ton.

Tak duży wzrost dowozu ryb do Gdyni pozostaje w ścisłym związku z rozwojem handlu i przemysłu rybnego. Ubiegły rok wykazał jednak, że istniejące magazyny i wyposażenie w tory kolejowe są już nie wystarczające dla obsługi bieżących potrzeb.

O rozwoju przemysłu połowów dalekomorskich (fabryka beczek, solenie i przepakowanie śledzi z polskich połowów) świadczy zupełne zniknięcie dowozu beczek handlowych, dowożone zaś beczki morskie są w całości przepakowywane w Gdyni do beczek handlowych. Czterokrotnie zwiększonej dowozy ryb z połowów przybrzeżnych i bornholmskich pozostają w związku z powstaniem w Gdyni największego na wybrzeżu ośrodka przemysłu wędzarnianego i konserwowego.

SPADEK POŁOWÓW W LUTYM.

Ogólne połowy morskie w lutym rb. dały 1.454.070 kg ryb o wartości 283.853 zł. Stanowi to spadek ilościowy o zgórą 70% w stosunku do tego samego miesiąca r. ub. Wartość natomiast połowów pozostała mimo tak poważnego spadku ilościowego bez zmiany, co wytłumaczyć się daje wzrostem cen na szproty (z 4 zł za 100 kg w roku ub., do 16 zł za 100 kg w bież. miesiącu).

Szproty stanowiły w lutym 90% ilości całomiesięcznych połowów, co daje 1.312.600 kg. Jest to 1/3-cia połowów z lutego r. ub.

PRZESZKODY W ŻEGLUDZE NA BAŁTYKU.

Warunki atmosferyczne w drugiej połowie stycznia i w lutym br. były dla żeglugi na Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym nader niekorzystne. Nie notowane od szeregu lat silne mrozy połączone ze sztormami z kierunków wschodnich spowodowały zablokowanie lodem nawet zachodniego Bałtyku oraz Kanału Kilońskiego i Łaby. Sytuacja ta w dużej mierze utrudniła nawigację, powodując szereg awaryj i znaczne opóźnienia w podróży statków. Trudne warunki atmosferyczne, które utrzymywały się przez kilka tygodni, dały się poważnie we znaki również i statkom polskich towarzystw okrętowych, które w szeregu wypadków nie były w stanie dotrzymać nakreślonych terminów podróży.

EKSPONATY POLSKIE NA WYSTAWIE MORSKIEJ W JAPONII.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni została zaproszona przez dyrekcję japońskiej szkoły marynarki handlowej „Avashina National school" w Kagawa — do wzięcia udziału w wystawie, jaką wymieniona szkoła japońska urządza z okazji 40-lecia swego istnienia. Na wystawę, która ma być otwarta w dniu 1-go maja rb. przesłane zostaną eksponaty dotyczące nie tylko Państwowej Szkoły Morskiej, lecz także wiele materiału informacyjno-propagandowego, dotyczącego urządzeń i portów polskiego obszaru celnego Gdyni i Gdańska.

NAGRODA ARTYSTYCZNO-NAUKOWA M. GDYNI.

Ustanowiona w roku ub. przez Radę Miejską w Gdyni naroda artystyczno-naukowa im. St. Żeromskiego w wys. zł 3.000,— nie zostanie w tym roku przyznana z uwagi na to, że przedłożony materiał i zgłoszenia nastąpiły zbyt późno, skutkiem czego nie ma możności dotrzymania terminów przewidzianych statutem nagrody.

ROCZNIK STATYSTYCZNY GDYNI.

Ukazał się trzeci z kolei rocznik statystyczny Gdyni za 1935/36 r. Nowy rocznik zawiera całokształt zagadnień miasta portowego Gdyni, portu gdyńskiego oraz handlu zagranicznego Polski przez porty Gdynia—Gdańsk, jako też przez porty obce. Całość rocznika mieści się w 235 tablicach na 123 stronach. Należy zaznaczyć, że wydawnictwo to jest jedynym wydawnictwem statystycznym, obejmującym całokształt zagadnień gdyńskich i z Gdynią związanych.

PROJEKT URZĄDZENIA „OPERY LEŚNEJ" W GDYNI.

Powstał projekt urządzenia w Gdyni „Opery Leśnej" na wzór znanej imprezy w sąsiednich Sopotach. Z inicjatywy komisarza rządu powstał komitet, w skład którego weszli przedstawiciele wszystkich miejscowych organizacyj muzycznych, śpiewaczych, artystycznych i kulturalnych, który zajmie się organizacią tej imprezy. „Opera Leśna" dawałaby przedstawienia na Polanie Redłowskiej nad morzem. Czas trwania opery przewidziany jest na połowę lipca.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

ZMIANA TARYFY OPŁAT PORTOWYCH.

W dniu 1 marca 1937 r. weszło w życie obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu (Monitor Polski Nr 42/37 r.) o zmianie w taryfie opłat portowych, wprowadzonej obwieszczeniem z dn. 15 maja 1936 r.

Ze zmian interesujących zaplecze, w pierwszym rzędzie wymienić należy zmiany w opłatach ładunkowych (za wyładowanie lub naładowanie towarów). Zmiany te dotyczą przeniesienia szeregu towarów z jednej grupy do drugiej, oraz bardziej szczegółowego rozbicia nomenklatury — w ramach istniejących grup — przez co osiągnięto obniżenie pobieranych dotychczas opłat i usunięcie wszelkich niejasności przy wymiarze tych opłat. Z grupy D (opłata zł 0,05 za 100 kg) przeniesione zostały do grupy B. (Opłata zł. 0,025): żelazo i stal fasonowe, szyny, blacha żelazna i stalowa, drut żelazny, cement, glinki fajansowe i farbiarskie, kaolina, nawozy azotowe, siarczan amonu, odpadki skór wapnionych.

Z grupy D. przeniesiono do grupy C (opłata zł 0,035 od 100 kg): cynk, pył cynkowy, blachę cynkową, rury żelazne i żelbetowe, dreny, asfalt, cukier, melas, wytłoki buraczane, kości, mąkę kostną, ziemniaczaną i rybną, płatki kartoflane, słód i siano.

Z grupy E. (opłata zł 0,075 za 100 kg) przeniesiono do grupy D: papier gazetowy, tekturę, półfabrykaty drzewne, bednarskie, ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie — nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki (G. S. I.).

UZGODNIENIE OPŁAT PORTOWYCH W GDYNI I GDAŃSKU.

Według komunikatu Rady Portu Gdańskiego, uzgodnione zostały po długotrwałych rokowaniach zarządów portów Gdyni i Gdańska nowe opłaty portowe w Gdyni i Gdańsku, które wchodzą w życie z dniem 1 marca br. Na podstawie nowych opłat obniżone zostały stawki dla szeregu towarów, a mianowicie dla półfabrykatów drzewnych, wyrobów włókniczych, mączki kartoflanej, cukru słodowego, melasy, kości, szmat, siarczano-amonu, cynku itd. Poza tym wprowadzono szereg zmian formalnych w taryfach portowych, celem ułatwienia interesantom orientacji w klasyfikacji towarów.

CZĘŚCIOWA ZMIANA POLSKIEJ TARYFY WYWOZOWEJ.

W Nr 17 „Dziennika Ustaw R. P." z dnia 10 marca 1937 r. opublikowano m. in. rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 20 lutego 1937 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Han-

dlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej wywozowej (poz. 113).

POZWOLENIA PRZYWOZU Z NADRUKIEM „PRZEZ PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO".

W sprawie stosowania pozwoleń przywozu przy przywozie drogą morską, Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyjaśniło, że pozwolenia przywozu z nadrukiem „Przez porty polskiego obszaru celnego" — powinny być wydawane w przypadkach, gdy towar przywożony jest drogą morską do polskiego obszaru celnego i odprawa celna ma się odbyć w Gdyni lub Gdańsku.

Pozwolenia przywozu na transporty, nadesłane drogą lądową, których odprawa ma się odbyć w Gdyni lub Gdańsku, winny być wystawiane w trybie dotychczasowym, tj. oddzielnie na U. C. (Urząd Celny), Gdynię lub U. C. w Gdańsku, a to w zależności od wskazania, udzielonego przez importera (G. S. I.).

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W STYCZNIU.

W styczniu rb. przywieziono do portu gdańskiego 64.972,4 ton towarów, w grudniu r. ub. — 61.933,3 t., a w styczniu r. ub. 67.524,0 ton. W styczniu rb. wywieziono 577.742,2 ton, w grudniu ub. r. 505.246,4 ton, a w styczniu r. ub. 440.186,5 ton. Pomimo silnych mrozów, obrót towarów w Gdańsku w styczniu rb. doznał poważnej poprawy.

WALNE ZEBRANIE AKCJONARIUSZÓW BRITISH AND POLISH TRADE-BANK W GDAŃSKU.

W Gdańsku odbyło się walne zebranie akcjonariuszów British and Polish Trade-Bank. Zebraniu przewodniczył dyrektor naczelny Banku Gospodarstwa Krajowego dr Barysz. Zgromadzenie jednogłośnie zatwierdziło sprawozdanie i bilans Banku za rok operacyjny 1936, a z otrzymanego zysku w kwocie 380 tys. guldenów postanowiło wypłacić 5% dywidendy.

Ze sprawozdania zarządu wynika, że w ub. roku rachunkowym operacje Banku doznały dalszego ożywienia. Przy pomocy angielskiego kapitału obrotowego Bank opiera swą działalność głównie na finansowaniu eksportu i importu Polski za pośrednictwem portu gdańskiego.

W wyniku dokonanych wyborów zostali ponownie powołani do Rady Banku gen. Roman Górecki, dyr. Leon Barysz i gen. Le Rond.

OBRÓT TOWAROWY PORTU KŁAJPEDZKIEGO W R. 1936.

Obrót towarowy portu kłajpedzkiego za 1936 r. wyniósł ogółem 1.663.133 ton wobec 1.448.065 ton w 1935 r. Import wyniósł 948.835 ton wobec 832.664 ton w 1935 r., eksport zaś — 714.301 ton wobec 615.401 ton w 1935 r. Ruch statków w 1936 r. wyniósł 1.371 o pojemności 788.496 nrt. wobec 1225 statków o pojemności 691.278 nrt. w 1935 r.

LITWA POWIĘKSZA SWĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Litewski Lloyd Bałtycki zamierza zakupić dwa dalsze statki handlowe: jeden o pojemności 2 tys. ton zakupiony ma być w Niemczech, drugi o pojemności 1.500 ton w Norwegii.

HANDEL ZAGRANICZNY LITWY W STYCZNIU.

Handel zagraniczny Litwy w styczniu 1937 r. kształtował się następująco (w miln. litów): eksport — 16,1, import — 13,1, dodatnie saldo — 3.

CZY POROZUMIENIE W ŚWIATOWEJ BUDOWIE OKRĘTÓW?

W Hadze odbyły się ostatnio rokowania przedstawicieli wielkich państw zainteresowanych w budowie okrętów, celem ustalenia wytycznych dla unormowania warunków dalszej rozbudowy światowego tonażu. Narazie ograniczono się do wyłonienia komisji, mającej się zająć ustaleniem metod, które umożliwiłyby celową współpracę w tym kierunku. Myślą przewodnią wspomnianej konferencji była obawa, że obecne tempo rozbudowy tonażu może doprowadzić w konsekwencji do nowego, poważnego kryzysu rentowności żeglugi, pomimo istniejącej niewątpliwie w szeregu krajów żeglugowych konieczności odmłodzenia tonażu. Pomimo iż obecna koniunktura bardziej sprzyja dojściu do jakiegoś międzynarodowego porozumienia, aniżeli czasy kryzysowe, to jednak prasa fachowa wyraża się dość sceptycznie o konkretnych wynikach podjętych w tym kierunku wysiłków.

ZWYŻKA CEN ZŁOMU ŻELAZNEGO PRZYŚPIESZA ROZBIÓRKĘ STATKÓW.

Dający się wyczuwać w szeregu krajów brak złomu żelaznego spowodował silną zwyżkę cen tonażu starego, przeznaczonego na rozbiórkę. W drugiej połowie lutego rb. sprzedano w Anglii statek grecki „Dio Pili" — 3.547 ton brutto za 9.750 funtów, czyli że za tonę cena wyniosła 55 szyl. Ceny takiej nie płacono już od wielu lat. Mimo silnej konkurencji, jaką stwarzają angielskim towarzystwom rozbiórki kupcy japońscy, nie liczą się w Anglii z wydaniem zakazu wywozu starego tonażu na rozbiórkę zagranicę, gdyż angielskie koła żeglugowe uważają, iż muszą tam sprzedać swój zbędny tonaż, gdzie osiągną możliwie najlepszą cenę.



STAN FLOTY NORDDEUTSCHER LLOYD'U.

Z okazji jubileuszu 80-lecia istnienia f-my Norddeutscher Lloyd wydana została specjalna broszura, w której zamieszczone są m. in. dane, dotyczące odmłodzenia floty tego przedsiębiorstwa. Ogólny tonaż floty Norddeutscher Lloyd'u wynosi, z uwzględnieniem nowobudujących się statków wg. programu 1937/38 — 628.915 ton. Jeżeli chodzi o wiek tonażu, to 11 statków jest poniżej lat 5-ciu, 23 statki powyżej lat 5-ciu, 25 — powyżej 10-ciu lat, powyżej 15-tu lat — 18 statków i jeden tylko statek powyżej lat 20-tu; zestawienie to nie obejmuje statków budujących się w roku bieżącym. W każdym razie, jak stwierdza wspomniana broszura, flota Norddeutscher Lloyd'u jest w pełni konkurencyjna i bynajmniej nie przestarzała. Znacznie mniej korzystnie przedstawia się sprawa taboru okrętowego Towarzystwa Żeglugowego „Hapag", którego mniej więcej połowa floty handlowej nie odpowiada już dzisiejszym wymogom.

ZMIANY W STRUKTURZE OBROTÓW TOWAROWYCH PRZEZ PORTY.

W strukturze obrotów towarowych przez porty zachodzą stale korzystne zmiany — w kierunku zwiększania się udziału w obrotach towarów nie masowych. Jak oblicza tyg. „Polska Gospodarcza" (zeszyt 9 z dn. 27 bm.), udział towarów masowych (węgiel, koks, drzewo, zboże, fosforyty, rudy, piryty, złom i żużle Thomasa) skurczył się w Gdyni z 88,6% w 1933 r. do 85,3% w 1936 r. a w Gdańsku odpowiednio z 90,3% do 86,0%. Jednocześnie udział towarów nie masowych zwiększył się w Gdyni z 11,4% do 14,7%, w Gdańsku zaś — z 9,7% do 14%.

KONFERENCJA SYGNATARIUSZY KONWENCJI W OSLO.

W Hadze odbyła się ostatnio konferencja ekspertów państw, które podpisały układ w Oslo. W konferencji biorą udział delegaci Belgii, Danii, Finlandii, Luksemburga, Norwegii, Szwecji i Holandii.

Inauguracyjne posiedzenie otworzył premier holenderski dr Colijn, który wygłosił dłuższe przemówienie. Omawiając program prac konferencji premier Colijn podkreślił konieczność: 1) zbadania możliwości nowej interpretacji klauzuli „największego uprzywilejowania" w układach handlowych, oraz 2) zbadania, jakiego rodzaju projekty możnaby przygotować dla zbliżenia państw-sygnatariuszy konwencji w Oslo do innych państw, ze specjalnym uwzględnieniem wielkich mocarstw, które są przychylnie ustosunkowane do idei państw, związanych układem w Oslo.

W wyniku konferencji ekspertów państw, należących do tzw. konwencji w Oslo, sporządzono raport, w którym eksperci przewidują m. in. rozpoczęcie akcji, celem rozszerzenia stosunków handlowych w ramach układu ogólnego przez zawarcie układów bilateralnych. Poza tym raport wspomina o potrzebie wprowadzenia pewnych modyfikacyj, natury praktycznej, w tekście konwencji w Oslo. Program dalszej akcji ekspertów ma być przedłożony konferencji delegatów rządów zainteresowanych. Na zakończenie raportu eksperci podkreślają ze specjalnym naciskiem wielkie znaczenie, jakie posiada wznowienie kontaktu pomiędzy delegatami państw grupy Oslo, i zalecają swym rządom, aby kontakt ten i na przyszłość został zapewniony.

Komunikat haskiego rządowego biura prasowego ocenia optymistycznie wyniki osiągnięte na konferencji. Optymizm ten polega głównie na tym, że eksperci obradujący postanowili sporządzić dla swych rządów poufne raporty z obrad haskich. Zawierać one będą w pierwszym rzędzie zalecenia z dziedziny kontyngentów i restrykcyj handlowych, jakie poszczególne państwa u siebie wprowadziły. Komunikat wyraża nadzieję, że w wyniku tych raportów zwołana zostanie konferencja delegatów, wyposażonych przez swe rządy w pełnomocnictwa, uprawniające do zawarcia układu, w następstwie którego zawarte zostaną dalsze układy. Wspomniany układ będzie musiał posiadać charakter bardzo elastyczny z uwagi na sprzeczne nieraz tendencje układających się państw.

OTWARCIE FILII POLSKIEJ FIRMY MAKLERSKIEJ W ANTWERPII.

Założona w Gdyni w 1935 r. firma maklerska „Rothert i Kiłaczycki" uruchomiła ostatnio swoją filię w Antwerpii.

LEKARSTWO NA MORSKĄ CHOROBĘ.

Dr G. Utermoehlen, lekarz jednego z towarzystw okrętowych demonstrował ostatnio w Antwerpii aparat, który rzekomo nader skutecznie zwalcza chorobę morską.

Aparat jest bardzo prosty: jest to poduszka gumowa, przymocowana do pneumatycznych spiralnych resorów, którą się kładzie pod głowę. Neutralizuje ona wstrząsy wywołane kołysaniem okrętu.

PODWYŻKA STAWEK ASEKURACYJNYCH DLA STATKÓW HANDLOWYCH.

W wyniku szkód, wyrządzonych brytyjskiemu parowcowi „Llandovary Castle" przez eksplozję miny, postawionej prawdopodobnie przez jedną ze stron wojujących w Hiszpanii, brytyjskie towarzystwa ubezpieczeniowe zdecydowały się na poważną podwyżkę stopy ubezpieczeń okrętów handlowych.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. LUTY

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. lutym r. b. wyniósł 611.994,8 ton, wobec 669.862,9 ton w m. styczniu r. b. oraz 532.258,9 ton w m. lutym 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 8,6%-owy spadek w porównaniu z ub. m. styczniem r. b. oraz 14,9%-wy wzrost obrotów w stosunku do m. lutego 1936 r.

Ruch statków wykazuje wzrost ilości oraz pojemności jedynie na wejściu, na wyjściu natomiast wzrost ilości oraz spadek pojemności statków. Przyszło bowiem 394 (367) statków o pojemności 392.207 nrt (381.687 nrt), wyszło zaś 389 (376) statków o pojemności 383.594 nrt (405.504 nrt).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. lutym rb., wyniósł 995.4 nrt (1.040 nrt).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wyniosła 52 (48). Średni postój statków wyniósł 51,7 godz. (53,6 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Anglia, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Finlandia, Estonia, Grecja, Z. S. R. R., Włochy itd., wykazuje przegrupowanie Danii z 7-go na 4-e miejsce, Anglii z 8-ego na 5-e, Stanów Zjedn. Am. P. z 4-go na 7-e, Finlandii z 10-go na 8-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw (17).

Obroty zamorskie w m. lutym r. b. wyniosły 609.304,5 ton, wykazując 8,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem r. b. (667.241,9 ton) oraz 15,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lutego 1936 (529.084,4 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (609.304,5 ton) złożył się przywóz zamorski — 109.767,8 ton oraz wywóz zamorski — 499.536,7 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (109.767,8 ton) wykazuje 9,3%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem r. b. (121.036,6 ton) oraz poważny 62,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lutego 1936 r. (67.665,5 ton). Spadek ten w porównaniu z ub. mies. styczniem spowodowały przede wszystkim pozycje: fosforytów — 5.250 t. (10.177 t.), juty — 623,3 t. (1292,2 t.), celulozy — 731,3 t. (1.556,4 t.), złomu żelaznego — 28.289,2 t. (52.585 t.) oraz miedzi — 860,9 t. (1.399,5 t.). Pozostałe pozycje importu wykazują natomiast wzrost: nasiona oleiste różne — 8.987 t. (5.749,8 t.), ryż surowy — 61,1 t. (18 t.), owoce świeże i suszone — 9.999,3 t. (5.428,7 t.), orzechy i migdały — 136,6 t. (18 6 t.), korzenie — 103,8 t. (70,1 t.), kawa, herbata i kakao — 1.636 t. (869,8 t.), rudy różne — 16.868,8 t. (15.159,3 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 370,5 t. (211,5 t.), tłuszcze zwierzęce sur. — 1.359 t. (1.144,5 t.), garbniki —1.284,8 t. (656,2 t.), skóry — 2.559,8 t. (2.376,3 t.), wełna i odpadki — 3.618,8 t. (2.537,6 t.), bawełna i odpadki — 7.780,3 t. (7.602,7 t.), oraz papier — 1.833,9 t. (1.397,4 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (499.536,7 ton) wykazuje 8,5%-owy spadek w porównaniu z ub. m. styczniem (546.205,3 t.) oraz 8 3%-owy wzrost w stosunku do m. lutego 1936 r. (461.418,9 ton). Spadek wywozu w porównaniu z ub. mies. styczniem spowodowały pozycje: mąki pastewnej i ryżowej — 529,5 t. (592 t.), jaj — 81,5 t. (360,6 t.), masła — 165,9 t. (357,6 t.), węgla kamiennego 355.823,6 t. (424.510,5 t.), soli potasowej — 450 t. (2.100 t.) oraz drzewa tartego — 7.855,9 t. (14.273,2 t.). Wzrosły natomiast pozycje: strączkowych — 309,6 t. (117,8 t.), słodu — 4.556,7 t. (2.322,3 t.), bekonów — 1.604 t. (1.353,5 t.), węgla bunkrowego — 42.686,4 t. (40.003,1 t.), koksu — 20.649,5 t. (17.852,5 t.), cukru — 2.825,6 t. (brak), makuchów — 1.644,4 t. (1.221,1 t.), siarczanu amonu — 15.004,3 t. (5.867,4 t.), tkanin — 730 t. (480,4 t.), fornierów i dykty — 1.802,2 t. (1.130 t.), papieru — 457 t. (400 t.), celulozy — 300,5 t. (150 t.), metali różnych — 8.012,5 t. (5.772,7 t.), szyn kolejowych — 7.766,9 t. (2,9 t.), rur żelaznych — 2.855 t. (1.729,6 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 2.257,3 t. (948,6 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje pewien nieznaczny wzrost jedynie na przywozie — 1.490,2 t. (1.171,6 t.), oraz spadek na wywozie — 12 t. (41 t.). Z poważniejszych pozycji przywozu — ryby z połowów własnych — 562 t. (861 t.).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje poważny wzrost na przywozie — 1.040 t. (167,2 t.), oraz spadek na wywozie — 148,1 t. (1.241,2 t.). Z pośród ważniejszych pozycji przywozu jest do zanotowania jedynie amoniak — 1.040 t. Na wywozie natomiast jedynie kawa — 148,1 t. Podkreślić należy, że pomimo wybitnie niesprzyjających w tym okresie warunków atmosferycznych (zamarzanie Wisły), obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost.

Ruch pasażerów jak zwykle zimą wykazuje nadal spadek. Przyjechało bowiem 203 (262) osoby, wyjechało zaś 1.510 (1.680) osób.

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
Cały przywóz	109 767·8	121 036·6	230 804·4
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	22 333·—	12 973·4	35 306·4
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	8 987·1	5 749·8	14 736·9
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	61·1	18·—	79·1
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	9 999·3	5 428·7	15 428·—
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	136·6	18·6	155·2
76. Kawa *(coffee)*	488·8	400·6	889·4
78. Herbata *(tea)*	219·6	115·—	334·6
80. Kakao *(cocoa)*	927·6	354·2	1 281·8
81-82. Korzenie *(spices)* . .	103·8	70·1	173·9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	6 270·8	2 392·5	8 663·3
116-117. Śledzie *(herrings)* .	6 143·1	2 256·9	8 400·—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	18 040·3	16 595·5	34 635·8
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	16 868·8	15 159·3	32 028·1
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	—	—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	2 042·2	1 617·4	3 659·6
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	370·5	211·5	582·—
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 359·—	1 144·5	2 503·5
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	353·1	170·2	523·3
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	24·6	67·4	92·—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	7 503·3	11 602·7	19 106·—
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 284·8	656·2	1 941·—
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	5 250·—	10 177·—	15 427·—
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	12·—	283·7	295·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	2 562·6	2 380·3	4 942·9
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 559·8	2 376.3	4 936·1

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	14 330·4	13 069·2	27 399·6
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	3 618·8	2 537·6	6 156·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	7 780·3	7 602·7	15 383·—
624. Juta *(jute)*	623·3	1 292·2	1 915·5
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	759·8	426·5	1 186·3
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	73·4	74·2	147·6
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	2 598·8	2 978·1	5 576·9
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 833·9	1 397·4	3 231·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	731·3	1 556·4	2 287·7
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	39·9	6·—	45·9
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	30 780·3	55 513·—	86 293·3
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	28 289·2	52 585·—	80 874·2
977. Miedź *(copper)* . . .	860·9	1 399·5	2 260·4
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	614·8	396·2	1 011·—
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	726·4	661·9	1 388·3
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical ap paratus, typewriters, musical instruments)*	713·7	164·5	878·2
XVIII—XX. Towary różne, odzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	25·—	15·—	40·—

Errata: W Nr 2 W. P. G. Rok 1937 str. 19 — Zwierzęta żywe i wytwory poch. zwierz. w rubryce Styczeń jest 2 392·6 winno być 2 392·5.

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
Cały wywóz	499 536·7	546 205·3	1 045 742·—
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**6 324·—**	**4 316·—**	**10 640·—**
1 Pszenica *(wheat)* . . .	—	0·8	0·8
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	309·6	117·8	427·4
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	102·—	102·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	529·5	592·—	1 121·5
35. Słód *(malt)*	4 556·7	2 322·3	6 879·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**2 949·—**	**3 828·7**	**6 777·7**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 604·—	1 353·5	2 957·5
125. Jaja *(eggs)*	81·5	360·6	442·1
127. Masło *(butter)*	165·9	357·6	523·5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**421 956·—**	**487 876·1**	**909 832·1**
154. Cement *(cement)* . . .	34·2	20·—	54·2
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	0·2	—	0·2
180. Węgiel kamienny *(coal)*	355 823·6	424 510·5	780 334·1
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	42 686·4	40 003·1	82 689·5
182. Koks *(coke)* . . .	20 649·5	17 852·5	38 502·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	27·1	3·3	30·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**64·—**	**152·—**	**216·—**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**6 636·8**	**5 046·7**	**11 683·5**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	2 825·6	—	2 825·6
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 644·4	1 221·1	2 865·5
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	2 328·3	2 328·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**20 777·1**	**11 832·1**	**32 609·2**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	4·1	4·1
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)* . . .	15 004·3	5 867·4	20 871·7
479 Sól potasowa *(potassium salts)*	450·—	2 100·—	2 550·—
480-482 Saletra *(Salpetre)* .	—	15·7	15·7
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**338·2**	**285·2**	**623·4**

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**2 160·3**	**1 463·6**	**3 623·9**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	730·—	480·4	1 210·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**38·8**	**42·7**	**81·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**10 655·1**	**16 235·9**	**26 891·—**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki, i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	—	—
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	7 855·9	14 273·2	22 129·1
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	0·2	—	0·2
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 802·2	1 130·—	2 932·2
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 138·8**	**725·1**	**1 863·9**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	457·—	400·—	857·—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	300·5	150·—	450·5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware*	**60·2**	**34·—**	**94·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**26 238·4**	**14 248·1**	**40 486·5**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	8 012·5	5 772·7	13 785·2
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	7 766·9	2·9	7 769·8
937-938. 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 855·—	1 729·6	4 584·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	2 257·3	948·6	3 205·9
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, . musical instruments).*	**154·—**	**90·5**	**244·5**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**46·—**	**28·6**	**74·6**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Luty *(February)*	1937	— 609.304·5
Styczeń *(January)*	1937	— 667.241·9
Luty *(February)*	1936	— 529.084·4
Od początku roku *(January—February)*	1937	— 1.276.546·4
" " " " "	1936	— 1.277.752·9

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
	Przywóz *(imports)*	1 490·2	1 171·6	2 661·8
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	—	—	—
9—16	— Strączkowe	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1, 2	— Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)*	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)*	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	562·—	861·—	1 423·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214 272, 273,	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
295—491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	6·3	6·3
296/1—300/1	— Amoniak *(ammonia)*	907·2	—	907·2
300/4	— Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	278·9	278·9
492—515	— Skóry *(skins and hides)*	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	21·—	17·—	38·
742—803	— Papier *(paper)*	—	8·4	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)*	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—	—
	Różne *(various)*	—	—	—
	Wywóz *(exports)*	12·—	41·—	53·—
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	—
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	—	—	—
35	— Słód *(malt)*	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60—64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	38·—	38·—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—	—
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	3·—	3·—
76	— Kawa *(coffee)*	—	—	—
78	— Herbata *(tea)*	—	—	—
	Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81, 82	Korzenie *(spices)*	—	—	—
89	— Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	—	—
95—97	— Żywica *(resin)*	—	—	—
117	— Śledzie *(herrings)*	12·—	—	12·—
127—200	— Oleje *(oils)*	—	—	—
137/2—3	— Jelita *(casings)*	—	—	—
142—143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	—
150	— Glinki *(clay)*	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	—
177	— Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	—	—
203—204	— Wosk *(wax)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	—	—	—
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	—	—	—
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	—	—	—
219	— Stearyna *(stearine)*	—	—	—
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)*	—	—	—
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)*	—	—	—
404	— Sadze *(soot)*	—	—	—
424—428	— Garbniki	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	—
492—513	— Skóry *(skins)*	—	—	—
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	—
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
757—778 z wyj. 772, 773	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
807—808	— Fibra *(fibre)*	—	—	—
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	—	—	—
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	—	—
930—965	— Wyroby żel. i met. *(iron ware & steel ware)*	—	—	—
966	— Cyna *(tin)*	—	—	—
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
977	— Miedź	—	—	—
	Różne *(various)*	—	—	—
	Przywóz i wywóz razem	1 502·2	1 212.6	2 714·8

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
	Przywóz *(imports)*	1 040·—	167·2	1 207·2
1—4	— Zboże *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	0·3	0·3
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	0·9	0·9

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
27/1—3 — Mąka *(flour)*	—	32·5	32·5
27/3—32 — Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5 — Kasza *(grits)*	—	1·5	1·5
35 — Słód *(malt)*	—	—	—
40—50 — Warzywa *(greens)*	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—	—
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	—	—
77 — Cykoria *(succory)*	—	—	—
78 — Herbata *(tea)*	—	—	—
80 — Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81, 82 — Korzenie *(spices)*	—	0·5	0·5
95, 97 — Żywica *(resin)*	—	—	—
104/3 — Trawa morska *(sea grass)*	—	—	—
125 — Jaja *(eggs)*	—	0·3	0.3
127—200 — Oleje *(oils)*	—	1·4	1·4
128/1—4 — Ser *(cheese)*	—	—	—
131 — Pierze *(feather)*	—	—	—
137/2a, b — Jelita *(casings)*	—	—	—
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	29·2	29·2
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin)*	—	—	—
228 — Makaron *(macaroni)*	—	—	—
243/1, 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	—
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	—
259, 260 — Cukier *(sugar)*	—	—	—
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	12·3	12·3
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	1·9	1·9
296/1—300/2 — Amoniak *(ammonia)*	1 040·—	—	1 040.—
405—425 — Farby *(paints)*	—	—	—
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	—
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	0·1	0·1
466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	—	—
492—513 — Skóry *(skins)*	—	—	—
534—559 — Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	—	—
563—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	—	37·7	37·7
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	—	2·9	2·9
606/1, 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646—648 — Sznury *(ropes)*	—	—	—
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	—	—	—
749, 750, 751 — Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	—
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	2·2	2·2
776 — Meble *(bentwood furniture)*	—	—	—

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826 Papier *(paper)*	—	29·8	29·8
836—847 — Książki i broszury *(books)*	—	—	—
862—887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	—	0·6	0·6
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	—	—	—
925—981 — Metale różne *(various metals)*	—	—	—
930—965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	—	11·6	11·6
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
Różne *(various)*	—	1·5	1·5
Wywóz *(exports)*	**148·1**	**1 241·2**	**1 389·3**
7 — Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	22·4	22·4
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24/1—3 — Mąka *(flour)*	—	1·1	1·1
28 — Kasza *(grits)*	—	1.1	1·1
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	—	50·—	50·—
31 — Krochmal *(starch)*	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	—	75·7	75·7
62—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	—	0·3	0·3
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	0·1	0·1
76 — Kawa *(coffee)*	148.1	168·1	316·2
78 — Herbata *(tea)*	—	1·8	1·8
80 — Kakao *(cocoa)*	—	81·5	81·5
81—82 — Korzenie *(spices)*	—	4·6	4·6
89 — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	—	—	—
95, 97 — Żywica *(resin)*	—	30·9	30·9
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)*	—	1·1	1·1
117 — Śledzie *(herrings)*	—	2·6	2·6
127—200 — Oleje *(oils)*	—	11·9	11·9
128/1—4 — Sery *(cheese)*	—	—	—
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	—	—	—
137/2a, b — Jelita *(casings)*	—	4·5	4·5
143/1—3 — Muszle *(shells)*	—	—	—
148 — Kamienie *(stones)*	—	0·5	0·5
154 — Cement *(cement)*	—	—	—
156/1—2 — Talk *(talc)*	—	—	—
161 — Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	—	6·9	6·9
177 — Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)*	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c — Wazelina *(vaseline)*	—	26·2	26·2
203—204 — Wosk *(wax)*	—	3·7	3·7
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	—	91·8	91·8
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	—	—
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	—	222·3	222·3

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	—	46·5	46·5
219 — **Stearyna** *(stearine)*	—	4·6	4·6
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	—	19·5	19·5
259—260 — **Cukier** *(sugar)* . .	—	—	—
272—273, 276, 278 **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	—	—
286, 287 — **Otręby i makuchy** *(bran & oil cakes)*	—	3·8	3·8
293—294/1, 2, 3, 6 **Tytoń** *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)* .	—	1·6	1·6
295—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	—	—	—
Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	69·—	69·—
408 — **Sadze** *(soot)* . .	—	0·9	0·9
405, 407, 409			
412, 418, 420			
423 — **Farby** *(paints)* . .	—	48·—	48·—
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	—	5·2	5·2
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	—	0·2	0·2
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	—	0·2	0·2
487 — **Celuloid** *(celluloid)*	—	4·9	4·9
492, 513 — **Skóry** *(skins)* . .	—	13·4	13·4
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* . .	—	10·—	10·—
597, 605, 613			
606 — **Bawełna** *(cotton)* .	—	4·5	4·5
622 — **Tkaniny** *(textiles)* .	—	3·9	3·9
624 — **Juta** *(jute)* . . .	—	—	—
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	—	4·5	4·5

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
646—648 — **Sznury** *(ropes)* . .	—	0·2	0·2
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	—	72·3	72·3
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	—	2·6	2·6
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	—	0·5	0·5
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809			
797 800 — **Tektura** *(pastboard)*	—	9·3	9·3
807, 808 — **Fibra** *(fibre)* . .	—	5·9	5·9
826 — **Papier** *(paper)* . .	—	8·9	8·9
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	—
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	—	3·3	3·3
896—927 — **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	—	2·—	2·—
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	—	—	—
927 — **Żelastwo** *(złom)* *(scrap iron)*	—	—	—
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*.	—	11·4	11·4
955 — **Rury żelazne** . . *(iron pipes)*	—	—	—
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . . .	—	9·6	9·6
977 — **Miedź** *(copper)* . .	—	62·8	62·8
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	—	0·9	0·9
Różne *(various)* .	—	1·7	1·7
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**1.188·1**	**1·408·4**	**2.596·5**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Luty *(February)*	1937 —	611.994·8
Styczeń *(January)*	1937 —	669.862·9
Luty *(February)*	1936 —	532.258·9
Od początku roku *(January-February)* .	1937 —	1.281.857·7
" " " " " .	1936 —	1.286.072·0

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)* ogółem *(total)*	Przyszło statków w tym z ład. *(loaded)*	Przyszło statków o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Wyszło statków *(ships outgoing)* ogółem *(total)*	Wyszło statków w tym z ład. *(loaded)*	Wyszło statków o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Suma rubr. 3 i 6 *(total column 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	44	25	47.146	43	38	47.025	94.171	2
Anglia *(Great Britain)*	13	3	30.960	13	10	29 989	60.949	5
Dania *(Denmark)*	53	33	39.013	49	38	37.394	76 407	4
Estonia *(Estonia)*	25	5	17.274	27	20	18.305	35.579	9
Finlandia *(Finland)*	18	6	21.856	18	10	21.327	43.183	8
Grecja *(Greece)*	5	—	12.810	5	5	14 292	27.102	10
Hiszpania *(Spain)*	1	1	1 880	1	—	1.880	3.760	17
Holandia *(Holland)*	9	5	8.689	8	7	7.495	16.184	14
Łotwa *(Latvia)*	8	1	9.015	8	2	10.488	19.503	13
Niemcy *(Germany)*	59	32	44.994	58	38	39 286	84.280	3
Norwegia *(Norvay)*	32	26	29.033	33	20	29 245	58.278	6
Panama *(Panama)*	6	1	4.077	5	3	3 349	7.426	15
Rumunia *(Roumania)*	1	—	2.288	1	1	2.288	4.576	16
Stany Zj. Am. P. *(U. S. A.)* . .	7	4	22.569	7	3	22.569	45.138	7
Szwecja *(Sweden)*	104	35	75 573	102	90	73.670	149 243	1
Włochy *(Italy)*	5	1	14.107	4	4	10.623	24.730	12
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)* . . .	4	2	10.923	7	5	14.369	25.292	11
Razem *(total)* . . .	**394**	**180**	**392.207**	**389**	**294**	**383.594**	**775.801**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	367	171	381.687	376	284	405.504	787.191	—
Ten sam mies. 1936 r. *(February 1936)*	*327*	*129*	*343.224*	*341*	*271*	*363.769*	*706.993*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	*761*	*351*	*773 894*	*765*	*578*	*789 098*	*1.562.992*	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	*773*	*310*	*779.514*	*795*	*631*	*796.146*	*1.575.660*	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym 1937 r.: 995·4 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 52 (z barkami); c) średni postój statków w porcie: 51·7 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W m. LUTYM 1937 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	2.980	—	—	—	—	—		2.980
Troć	—	—	—	—	190	—	—	190
Śledzie	28.900	62.610	17.900	750	9.750	—	—	119 910
Stornie	690	90	—	—	—	1.000	—	1.780
Szproty	666.500	278.700	334.500	9.500	23.400	—	—	1.312.600
Węgorze	—	—	1.090	—	1.650	—	—	2.740
Wątłusze	2.050	2.730	250	70	3.130	1.850	—	10.080
Sieje	—	—	250	—	—	—	—	250
Szczupaki	—	—	1.950	—	—	—	—	1.950
Okonie	—	—	100	—	—	—	—	100
Certy	—	1.190	—	—	300	—		1.490
Razem m. luty	**701.120**	**345.320**	**356.040**	**10.320**	**38.420**	**2.850**	—	**1.454.070**
Wartość w zł.	134.241	68.228	66.426	1.810	12.008	1.140	—	283.853
Miesiąc ubiegły w kg.	627.030	304.700	386.200	52.710	53.060	2.500	—	1.426.200

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*
RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Luty (*February*)				Styczeń (*January*)	Luty (*February*)				Styczeń (*January*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia	—	**23**	—	**23**	**27**	**7**	**37**	**146**	**190**	**294**
Hull	—	2	—	2	5	—	21	—	21	9
Londyn	—	21	—	21	22	7	16	38	61	207
Parkeston	—	—	—	—	—	—	—	108	108	78
Argentyna	—	—	**26**	**26**	**36**	**8**	—	**586**	**594**	**553**
Buenos Aires	—	—	26	26	36	8	—	586	594	553
Belgia	**1**	**5**	**3**	**9**	**14**	—	—	—	—	—
Antwerpia	1	5	3	9	14	—	—	—	—	—
Brazylia	**1**	—	**2**	**3**	**1**	**5**	—	**57**	**62**	**49**
Rio de Janeiro	—	—	2	2	—	5	—	26	31	33
Santos	1	—	—	1	1	—	—	31	31	16
Dania	—	**19**	**10**	**29**	**28**	—	—	**6**	**6**	**17**
Kopenhaga	—	19	10	29	28	—	—	6	6	17
Estonia	—	—	—	—	**2**	—	—	—	—	**1**
Tallinn	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1
Finlandia	—	—	—	—	**4**	—	—	—	—	—
Helsinki	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Francja	—	**1**	—	**1**	**1**	—	—	**205**	**205**	**446**
Le Havre	—	1	—	1	1	—	—	205	205	446
Holandia	—	**3**	—	**3**	**2**	—	**3**	**1**	**4**	—
Rotterdam	—	3	—	3	2	—	3	1	4	—
Kanada	—	—	**30**	**30**	**27**	—	—	**64**	**64**	**14**
Halifax	—	—	30	30	27	—	—	64	64	14
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	**2**	**2**	—
Kłajpeda	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
Niemcy	—	—	**5**	**5**	**1**	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	2	2	1	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Norwegia	—	—	**2**	**2**	**5**	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**18**	**51**	**69**	**81**	—	**25**	**170**	**195**	**154**
New-York	—	18	51	69	81	—	25	170	195	154
Szwecja	—	—	**3**	**3**	**32**	—	—	—	—	**1**
Göteborg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	—	3	3	21	—	—	—	—	1
Inne porty	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	**188**	**188**	**151**
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	188	188	151
Wyspy Kanaryjskie	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Las Palmas	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Razem	**2**	**69**	**132**	**203**	**262**	**20**	**65**	**1425**	**1510**	**1680**

Errata: w zeszycie za m. luty 1937 str. 24. Tab V — Ruch Pasażerów jest Darkeston winno być Parkeston.

Wydawca — Polska Agencja Telegraficzna. Redaktor — Jerzy de Nisau

 Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 88030.